HEFT 10 / BERLIN, 20. MAI 1941

Der Adler

Bulgarien	Lewa	6.–
Dänemark	Øre	35
Finnland	Fmk.	3.50
Holland	Cents	2
Jugoslawien	Din	4.–
Norwegen	Øre	35
Schweden (med skatt)	Öre	45
Schweiz	Rappen	30
Ungarn	Fillér	28

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Deutsche Flugzeuge am Olymp

Wie Symbole des Sieges in Griechenland kreisen deutsche Flugzeuge um den Olymp, den 2900 Meter hohen Sitz der Götter des antiken Hellas

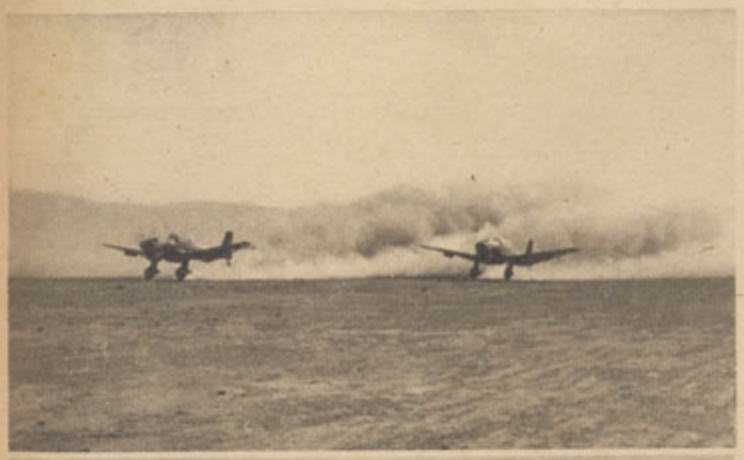
Aufn. PK Grabler

Zusammenbruch in Griechenland

Großer Bildbericht in diesem Heft

Keseltreiben an der A

Text und Aufnahmen: Kriegsberichter



PK Daß der Brite sich schon sehr frühzeitig in Griechenland eingenistet hatte, lange bevor deutsche Truppen die Grenze überschritten, hat auch seine guten Seiten. Für die Luftwaffe wenigstens. Denn mit der Anlage von Flugplätzen hat der Tommy uns ein gut Teil Arbeit abgenommen. Und er hat, das muß man ihm lassen, recht ordentlich gearbeitet. Es fehlte eigentlich nur, daß er auf jedem Flugplatz einen Offizier zurückgelassen hätte, der die Anlage in aller Form übergab. Diesen kleinen Formfehler haben die deutschen Flieger der RAF großzügig verziehen, ebenso die beträchtliche Unordnung, die nach ihrem Abzug allenthalben herrschte. Denn schon die erste Sichtung dieses Durcheinanders verlief hocherfreulich. Bei dem Flugplatz z. B., den wir im Auge haben, lagerten Hunderte von 200-Literfässern, und sie waren wohlgefüllt mit schönem RAF-Benzin. Um den hohen Wert dieser Beute ermessen zu können, muß man wissen, daß unsere fliegenden Verbände gleichzeitig mit der Besetzung des Gebietes durch die Erdtruppen eingefallen waren, ohne ihre Bodenorganisation natürlich, die im Landmarsch von Bulgarien herunterkam. Zwar brachten schon tags darauf die wackeren Transport-Ju's Bomben und Benzin, aber eben erst am nächsten Tage. Der freundlichst hinterlassene britische Brennstoff ermöglichte noch einen Einsatz am Tage des Eintreffens unserer Verbände und damit die Versenkung mehrerer Transporter, die ohne das britische Beutebenzin vielleicht entkommen wären. Den nächsten Platz in der Wertschätzung unserer Flieger nehmen die schönen Zelte der Australier ein, dann folgen die zurückgelassenen Lebensmittel und nicht zuletzt das gute Bier aus Sidney und Schanghai. Was sonst herumlag, war nur im Wege: Unmengen dieser gelbgestrichenen britischen Bomben, in allen Größen und Preislagen, Berge von Munitionsgurten und zurückgelassene Flugzeuge, die nicht startklar waren.

In einem Eichenwäldchen nahe dem Flugplatz, wie sie hierzulande häufig sind, liegt in Zelten der Gefechtsstand des Geschwaders. Ein junger Major ist Kommodore. Sein Geschwader ist eine Luftflotte im kleinen. Alles ist da, was ein Fliegerführer für die halbwegs selbständige Luftkriegführung benötigt, Aufklärer und Jäger, Kampfflieger und Stukas. — Acht Uhr morgens. Die Sonne steht schon hoch und es ist so warm, daß man kaum einen vollständig bekleideten Soldaten sieht. Erinnerungen an Spanien werden wach beim Anblick der wilden Krieger in Turnhosen und Knobelbechern. Die niedrigen Eichen sind dicht belaubt, meterhoch steht der Weizen, und eine Fülle bunter Blumen blüht an den Rainen.

Der Kommodore kommt vom Früheinsatz zurück, den er mit seinem Adjutanten geflogen hat. Während er, auf einer Kabeltrommel sitzend, das Frühstück einnimmt, meldet sich ein Stuka-Staffelkapitän, Oberleutnant L., mit zwei Offizieren: „Befehl ausgeführt. Mit sechs Maschinen griff ich feindliche Einheiten in der Bucht von Eleusis an. Drei Transporter von zusammen zwölftausend Tonnen und ein Kreuzer versenkt."

„Was?" ruft der Kommodore, „und das am frühen Morgen, auf nüchternen Magen? Ordonnanz! Kaffee für die Herren! Nun erzählen Sie mal."

„Mit Leutnant S. flog ich in der ersten Rotte. Aus der Anflughöhe waren die Umrisse der Bucht gut auszumachen, man konnte auch sehen, daß Schiffe unten lagen, aber Einzelheiten verdeckte der Frühdunst. Als wir stürzten, Leutnant S. seitlich hinter mir, wurde die Sicht schnell besser. Und da erkannte ich das Kriegsschiff. Ganz deutlich an der Form und an zwei Geschütztürmen vorne. Es muß über Nacht in die Bucht eingelaufen sein, denn gestern abend war es noch nicht da. Wir waren hoch genug, um den Kreuzer annehmen zu können. Ich machte Leutnant S. noch darauf aufmerksam und löste aus. In einer Linkskurve zog ich hoch und sah den Qualm meiner Bombe vom Vorschiff aufsteigen. Im gleichen Augenblick schlug die Bombe von Leutnant S. ein. Volltreffer mittschiffs. Sofort schoß eine himmelhohe Flamme hoch, schwefelgelb und rot. Sie konnte nicht von der Bombe allein kommen. S. muß eine Munitionskammer getroffen haben. Fetzen von dreißig Meter Länge flogen durch die Luft. Der Kreuzer legte sich sofort schwer nach links über.

Der Kommodore steht auf: „Herzlichen Glückwunsch. Ich hatte leider nicht so viel Jagdglück. Wollte in der A.-Bucht die beiden gemeldeten Dampfer killen, griff im Tiefflug an und erkenne — hols der Teufel — im letzten Augenblick das Rote Kreuz auf dem großen Kasten. Wird wahrscheinlich auch als Transporter verwendet, aber wir wollen uns nichts nachsagen lassen. Also abgedreht und den kleinen angenommen. Dreitausend Tonnen. Der bekam dafür die Zweihundertfünfziger in die Bordwand, daß es nur so rauchte. Ein Loch in der Wasserlinie wie ein Scheunentor. — Da kommt auch endlich unser Frühaufklärer. Na, bringen Sie was Gutes?"

Ein langer Oberleutnant im Fliegeranzug, sonnenverbrannt, Kartenbrett unter dem Arm, tritt heran: „Leider nicht viel, Herr Major. Hier, bei Kap S., liegt in einer schmalen Bucht, hart an Land, ein Fünftausender. Der zweite wird gerade im Hafen von N. beladen. Schätzungsweise sechstausend Tonnen."

Der Major hat die Standorte in die Karte eingetragen, richtet sich auf und schiebt die Mütze in den Nacken. Es ist heiß. „Danke Ihnen", sagt er, „nicht viel, aber

Zur Bildreihe links, von oben nach unten: Die Flugplätze in Griechenland haben teilweise keine Grasnarbe, so daß jeder Start ungeheure Mengen von Staub hochwirbelt. Hier starten Stukas, deren Bomben unter den Tragflächen sichtbar sind. — Auf einem griechischen Flugplatz hatte man durch das Aufmalen von Bäumen in geradezu kindlicher Weise versucht, die Flugzeughallen gegen Fliegersicht zu tarnen. — Gebirgsjäger, die bei dem Kampf um die Thermopylen verwundet wurden, warten vergnügt und guter Dinge auf einem Flugplatz, bis sie mit leer zurückgehenden Transportflugzeugen in die Heimat fliegen können. — Wo immer das deutsche Heer und die Luftwaffe vormarschieren, ist auch die Flakartillerie zur Stelle, um den Schutz gegen Luftangriffe zu übernehmen. — Griechische Soldaten, nicht gerade der jüngsten Jahrgänge, marschieren, nachdem sie entwaffnet wurden, frei in ihre Heimatdörfer zurück

egäis

J. GRABLER

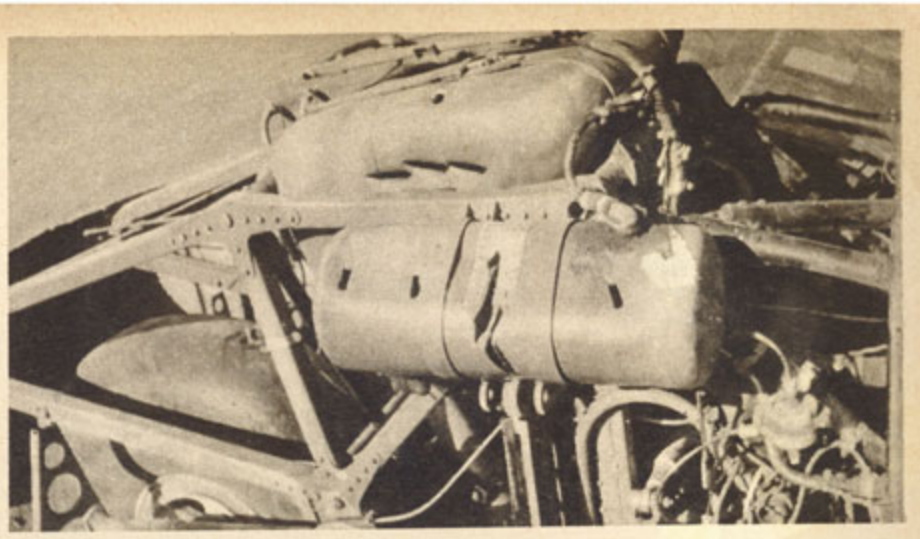
Der Chef einer Luftflotte, General der Flieger Löhr, und General der Flieger Freiherr von Richthofen, haben sich auf einem griechischen Flugplatz getroffen und besprechen die Lage. Nichts vermag besser die souveräne Überlegenheit der deutschen Luftwaffe im griechischen Raume zu beweisen als die Siegeszuversicht, die aus den Mienen der beiden Generale spricht

Das untere Luftbild zeigt die von den Engländern als Stützpunkt benutzte Stadt Pharsala. Sie beherrscht eine Kreuzung an der Hauptstraße, die von Larissa über Lama zu den Thermopylen führt. Hier hatten sich die Engländer nach ihrem Rückzug aus Larissa festgesetzt. Ihr Widerstand wurde durch deutsche Kampffliegerverbände gebrochen. Die Aufnahme zeigt den Augenblick, in dem die Bomben in der Stadt detonieren, wo englische Truppenansammlungen vernichtet wurden

Aufnahmen Luftwaffe (2)

In dem Luftbilde rechts ist das Ende einer Katastrophe zu sehen. Eine englische Kolonne, die auf der Flucht die Straßeneinmündung passierte, wurde durch einen Stukaangriff fast restlos vernichtet. Auf und neben der Straße sind deutlich die Bombeneinschläge zu sehen, dabei zertrümmerte Wagen und rauchende Überreste. Rechts am Straßenrand stehen noch sechs weitere Fahrzeuge. Das Bild ist ein überzeugender Beleg für die vielfach schon als „Maßarbeit" bezeichnete Treffsicherheit deutscher Sturzkampfflieger

Diese Zelttafel mit der Überschrift „Die Heimatlosen" haben australische Flieger bei ihrer Flucht zurückgelassen. Die Tafel enthält die Spitznamen der Zeltbewohner



Teilansicht eines englischen Blenheim-Bombers, der heil notgelandet war und bei der Flucht nicht mitgenommen werden konnte. Um die Maschine für uns wertlos zu machen, haben die Tommies mit Meißeln und Seitengewehren die Tanks zerstochen

immerhin etwas. Nur, wem geb' ich die beiden Pötte?" Major v. W., an der Spange zum EK I als Weltkriegsflieger kenntlich, bittet, Hand an der Mütze, um einen der beiden Dampfer. Er habe noch keinen.

Der Kommodore lacht: „Schön, ich gebe Ihnen den Kahn in N. frei, Herr v. W. Ich komme mir vor wie ein großer Jagdherr. ‚Geben Ihnen den Hirsch im Kühlen Grunde frei'. Und den von S. kriegen die Stukas. Nein, nicht Sie, Oberleutnant L. Sie haben genug für heute mit Ihrem Kreuzer. Ich muß meine wenigen Hirsche gerecht verteilen. Die dritte Staffel soll ihn erledigen."

Um den Gefechtsstand ist ein ständiges Kommen und Gehen, nicht anders als auf dem nahen Flugplatz, von dem ohne Unterbrechung das Lärmen der Motoren herüberdröhnt. Zwei Jagdflieger melden sich vom Einsatz zurück: „Auf der Straße von M. nach Ch. toller Kolonnenverkehr. Hunderte von Fahrzeugen. Alles in südostwärtiger Richtung. Da keine Fliegertücher zu erkennen waren, haben wir sie im Tiefflug mit Kanonen und MG's beharkt. Mit Erfolg, Herr Major." „Sind Sie auch völlig sicher, daß es Tommies waren?" „Jawohl, Herr Major, auch die Bauart der Wagen kam mir sonderbar vor." „Na", zweifelt der Major, „ich muß es aber genau wissen. Sind es Briten, dann haben wir wieder Ziele. Oberleutnant Br.", wendet sich der Kommodore zu seinem Adjutanten, dabei streift mich sein Blick, „fliegen Sie mit dem Kriegsberichter hin und klären Sie den Fall. Nehmen Sie den Storch, aber nicht unnötig exponieren. Und schnell muß es gehen, damit wir sie noch zu fassen kriegen."

Auf dem Wege zum Flugplatz begegnet uns Major v. W., etwas zerknittert: „Vorbeigeworfen, verflucht nochmal. Fliege gleich wieder hin. Muß den Pott kriegen." Ju's landen kettenweise, ungeheure Mengen von Staub aufwirbelnd. Sie bringen Bomben und Benzin. Minuten müssen wir mit wirbelnder Schraube warten, bis die Sicht frei ist. Dann über die Vierzehnhunderter des O.-Gebirges. Die Uferstraße bei M. ist in der klaren Luft über die Bucht hinweg schon beim Abstieg von den Bergen auszumachen. Sie liegt unter schwerem Feuer. Ob Bomben oder Artillerie, ist noch nicht zu erkennen. Von der Thermopylen her, deren Eingang jenseits des Talkessels offen vor uns liegt, kommt eine Do 17. Rechts voraus die Stadt Lama. Auf der Straße zu den Thermopylen Fahrzeuge. Hin. Es sind Deutsche. Sie fahren auf das Feuer zu, das jetzt genau auf dem Eingang des Passes liegt. Etwas abseits der Straße stehen auf einer Wiese zwei Flugzeuge. Eine Henschel Hs 126 landet gerade. Also Heeresaufklärer. Hier können wir am besten erfahren, was wir wissen wollen. Wir landen, rollen zu einem Zelt am Rande der Wiese. Sonderbar, kein Mensch ist zu sehen. Nur eine Rinderherde weidet unweit des Platzes. Da sprüht, mitten unter den Tieren, eine Fontäne aus Dreck und Feuer hoch, und eine Detonation schüttert herüber. Zwei Rinder bleiben liegen, die anderen — grasen weiter. Beneidenswerter Stumpfsinn. Jetzt sehe ich auch die Männer, die zu den Maschinen gehören. In einem flachen Graben haben sie volle Deckung genommen. Der Platz liegt unter Artilleriefeuer. Etwas ungewöhnlich für einen Flugplatz. Zwischen zwei Einschlägen springen wir in den Graben. Wenn man ganz flach liegt, bietet er einige Deckung. Ein Feldwebel, Beobachter, gibt uns die Lage: „Die Panzerspitze hat die Thermopylen durchstoßen. Aber beiderseits des Passes sitzen die Tommies noch auf den Höhen und befunken mit mehreren Batterien die Straße und, na, und uns auch. Seit einer Stunde ist eigene Artillerie in Stellung gegangen und bekämpft den Rückzug der Briten." „Sind die Stellungen der englischen Batterien schon erkundet?" „Jawohl, Herr Oberleutnant, ich war gerade dort. Ich darf sie in Ihre Karte einzeichnen? Ein paar Stukas, wenn die —" „Klar, Mensch!" ruft mein Flugzeugführer, „in einer halben Stunde sind sie da. Zwei Staffeln, damit's funkt. Aber jetzt müssen wir weg, um sie heranzuholen."

Oberleutnant Br. ruft zu den Monteuren, deren nackte braune Rücken aus dem Grase leuchten: „Ich brauche zwei Mann, die mir den Storch ankurbeln. Wer macht mit, meine Herren?" Ein paar Köpfe heben sich, schauen sich an. Vier Mann stehen auf, kommen gemächlich auf uns zu. Da können wir anstandshalber auch nicht mehr liegen bleiben. Wieder heult es heran. Rrangg! Achtzig Meter weit ab. Wir nehmen zwei Mann mit, laufen zur Maschine. Müssen noch zweimal in Deckung gehen. Die Einschläge folgen so schnell auf den Abschuß, dazwischen das ekelhafte Heulen, daß kaum Zeit bleibt, sich hinzuwerfen. Hoffentlich springt der Argus gleich an. Während die Männer kurbeln, kann ich zwei Aufnahmen von den Einschlägen machen. Der nächste liegt nur vierzig Meter weit ab. Flachbahnfeuer. Der Motor ist vernünftig, kommt gleich. Mit hohem Schwanz brausen wir ab.

Dreißig Minuten später wettern die Junkers Ju 87, die bulligen Stukas, zwei Staffeln, wie's der Adjutant versprochen hat, ihre tödliche Last in die britischen Batterien. Sie schweigen für immer. Andere Verbände, Jäger, Kampf- und Sturzkampfflieger nehmen sich die flüchtenden Feindkolonnen auf der Uferstraße vor.

Der Vormarsch geht weiter.

Ein Oberleutnant kommt vom Feindflug zurück und meldet dem Geschwaderkommodore die Versenkung eines britischen Transportschiffes von 7000 Tonnen

Der Feldflugplatz liegt unter britischem Artilleriefeuer. Im Hintergrund ist der Detonationsqualm von zwei Granaten zu erkennen

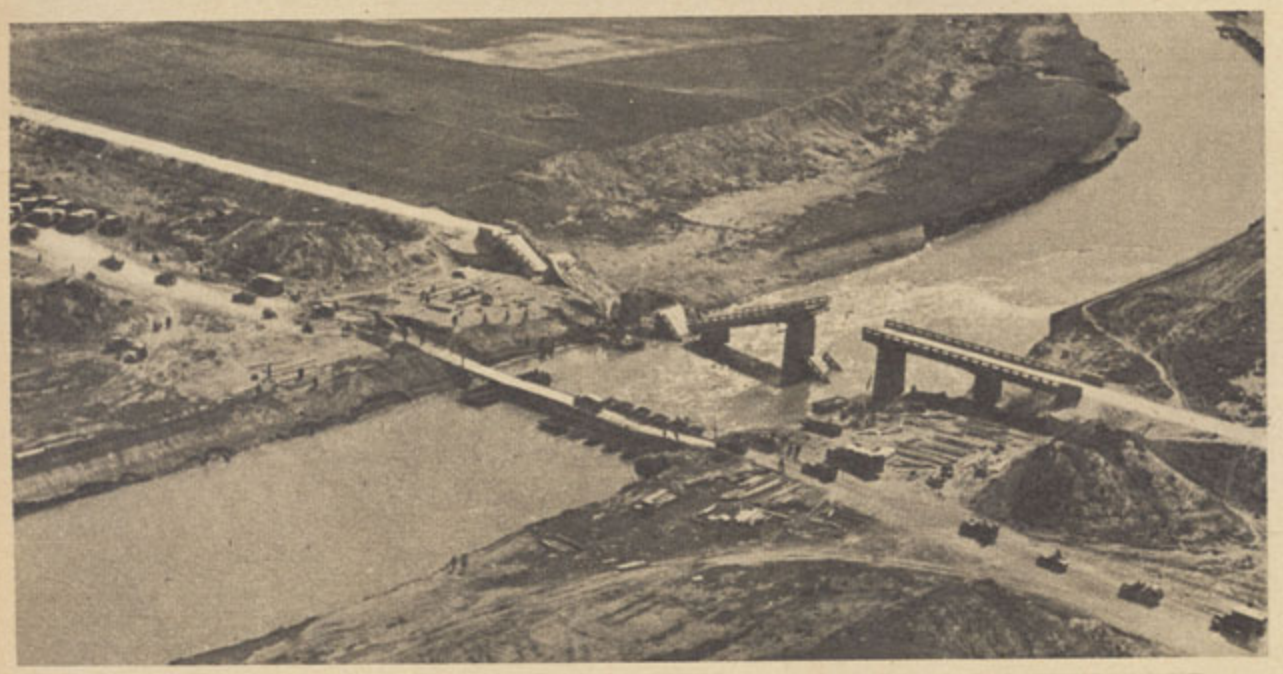
Kampf um die Thermopylen

Die Thermopylen sind durch den Kampf der Griechen gegen die Perser zum Sinnbild heroischen Widerstandes geworden. Die Nachfahren der alten Hellenen, die hier mit ihrem britischen Verbündeten den deutschen Vormarsch aufzuhalten versuchten, können es mit dieser stolzen Überlieferung nicht aufnehmen. Ihr Ahnherr Leonidas hatte auf die Drohung des Perserkönigs, die Speere seiner Männer würden die Sonne verdunkeln, die klassische Antwort gegeben: „Dann kämpfen wir eben im Schatten." Auch die heutigen Griechen mußten im Schatten kämpfen, aber unter den schattenden Schwingen der deutschen Luftwaffe, die wie überall auch an dieser klassischen Stätte jeden Widerstand unerbittlich zerschlug. — In dem Bilde rechts stellt der Zeichner den Augenblick dar, in dem Messerschmitt-Zerstörer einen Tiefangriff auf die Paßstraße fliegen, während die untere Aufnahme das Feuer schwerer britischer Artillerie auf die Zugangsstraße zu den Thermopylen zeigt. Im Hintergrund hebt sich der schneebedeckte Parnaß ab

Zeichnung: PK Ellgaard Aufnahme: PK Grabler

Der Feldzug in am Rande ge

Dieser britische Panzer wurde durch Tiefangriff deutscher Flieger außer Gefecht gesetzt. Der Geschützturm ist deutlich zu erkennen. Daneben deutsche Soldaten



Die Straßenbrücke über den Peneiosfluß bei Larissa haben die Engländer bei ihrem Rückzug gesprengt. In wenigen Stunden bauten deutsche Pioniere daneben eine Behelfsbrücke

In dem Schützengraben schwelen die Reste des „Papierkrieges", den die Briten vor ihrem Rückzug in aller Eile vernichten wollten

Die Feldpost ist angekommen. Unter allgemeiner Anteilnahme werden die Briefe vorgelesen. Keiner hat vor den Kameraden ein Geheimnis

Die Vormarschstraße über das Ordrys-Gebirge nördlich Lamia. Ein britischer Lastkraftwagen ist im Feuer deutscher Tiefangriffe von der Straße abgekommen, aber wie durch ein Wunder vor dem Sturz in den Abgrund bewahrt geblieben. Rechts auf der Straße ein im Feuer liegengebliebener englischer Panzerwagen

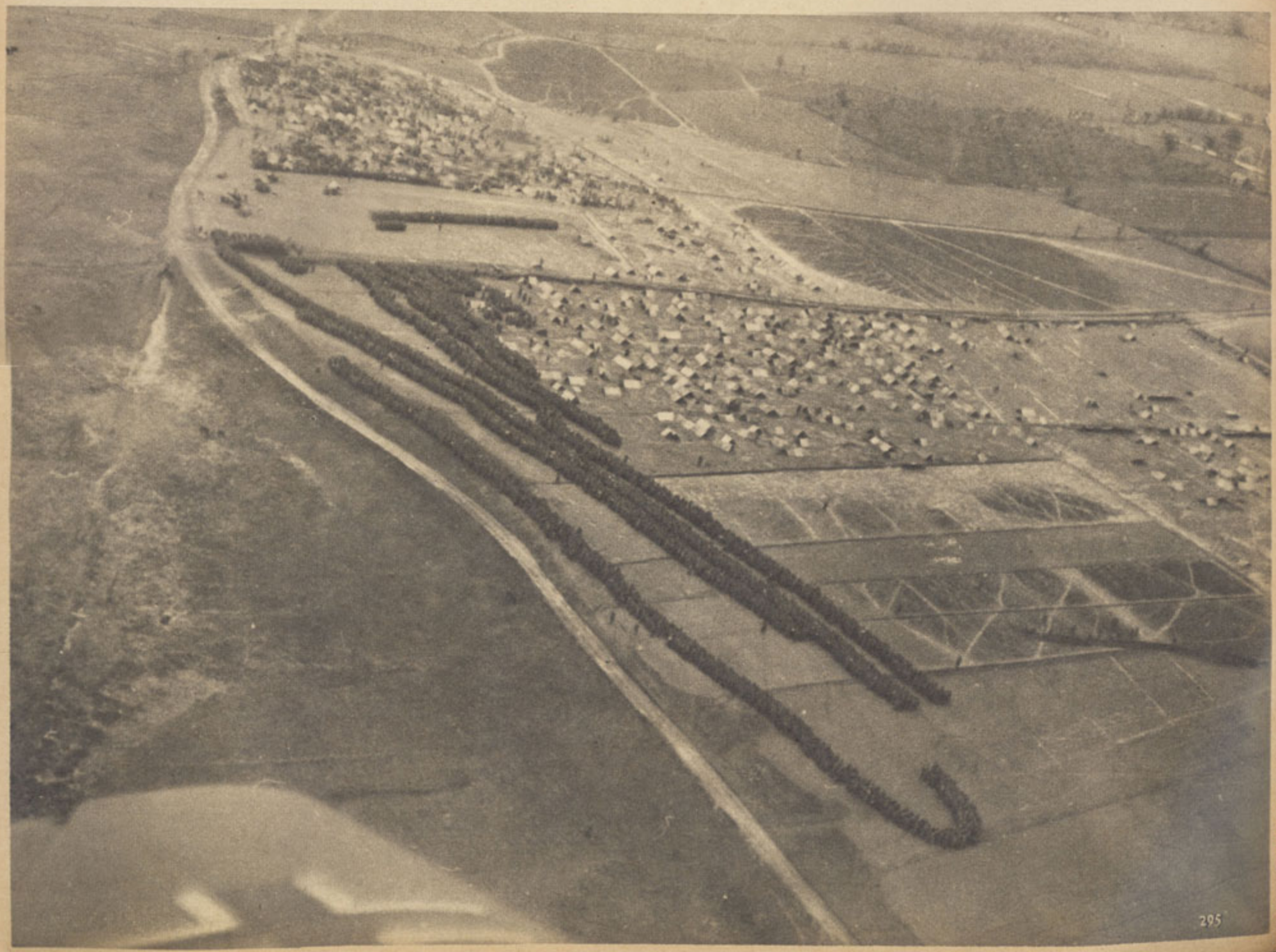
HELLAS *sehen*

Aufnahmen: PK Grabler

Blüten und Vernichtung, Leben und Tod nahe beieinander. Diese schweren Bomben haben die Briten bei der Räumung eines Flugplatzes zurückgelassen

Die Verbandstelle einer fliegenden Einheit ist in einem Eichenwäldchen nahe dem Flugplatz untergebracht und trotz der primitiven Unterbringung stets einsatzbereit

Das untere Luftbild zeigt Tausende von griechischen Soldaten, einen Teil der Nordarmee, die nach der Einnahme von Saloniki kapituliert hatte, vor ihrem Zeltlager angetreten. Die griechischen Soldaten wurden nicht in Gefangenenlager gesperrt. Nach der Entwaffnung durften sie als freie Männer in ihre Heimat zurückkehren



Ausbruch aus dem Wüstenfort

Abenteuer eines Stukafliegers in der Cyrenaika

Zeichnungen PK Ellgaard

Irgendwo in der weiten endlosen Wüste der Cyrenaika setzte der Flugzeugführer seine waidwunde Maschine auf den Sand. Es hatte ein hartes Treffen gegeben. Der Bordfunker tödlich getroffen, der Motor lahmgeschossen. Die Notlandung glückte, aber was nun? Notlandung in der Wüste kann tausend Schrecken in sich bergen. Das drohendste Gespenst ist der Durst. Aber ein deutscher Flieger verzagt nicht. Er kämpft um sein Leben, solange er Blut in den Adern fühlt. Der Flugzeugführer überlegt nicht lange, klettert aus seiner Maschine und marschiert ins Ungewisse . . .

. . . marschiert gegen die unbarmherzig glühende Sonne, die sich nach dem Westen neigt, wo nach seiner Vermutung die deutsche Frontlinie liegen muß. Rings um ihn nichts als flimmernder, rötlich gelber Sand. Die Stille, die ihn umgibt, ist unheimlich und legt sich wie ein Alpdruck auf sein Gemüt, der heiße Wind, der ihm entgegenschlägt und ihm fast den Atem rauben will, gleicht dem Hauch des Todes. Stundenlang ist der Flieger nun schon in dieser trostlosen Einsamkeit durch den Sand gewatet, und die kalte Nacht hat inzwischen den sengenden Tag abgelöst. Da — narrt ihn nicht seine Phantasie? — Nein, er täuscht sich nicht — da vorn zeichnen sich die Umrisse einer armseligen Oase ab, aus der fast blendend weiß ein paar schiefe Lehmhütten leuchten. Menschen! Menschen bedeuten in der Wüste Rettung! Und trotzdem heißt es vorsichtig sein. In diesem Araberdorf kann sich der Feind eingenistet haben, Gefangenschaft wäre das Los. Der

Deutsche wirft sich zu Boden und späht lange nach der Oase, die ihm wie ein kleines Paradies erscheint. Dort gibt es sicher Wasser, einen Schluck Wasser für seinen quälenden, brennenden Durst. Nichts hört er als das Kläffen eines Köters und den ewig auf- und absteigenden monotonen Gesang einer klagenden Frauenstimme. Hier, denkt er, weiß man nichts vom Krieg. Er schleicht in das Dorf und wird gut aufgenommen. Man gibt ihm zu essen und zu trinken und bereitet ihm eine Lagerstatt. Am anderen Morgen aber treten zwei Engländer vor ihn hin und erklären ihn für gefangen. Sie waren mit ihren Kraftwagen auf Patrouillenfahrt, und ein Einwohner des Dorfes hatte ihnen von dem Fremden erzählt, der in der Oase Unterschlupf gesucht hatte, ohne zu wissen, was er damit anrichtete. In geschwinder Fahrt geht es nun in ein nahe gelegenes Wüstenfort. Verzweiflung bemächtigt sich des deutschen Fliegers, doch ruhen seine Gedanken keinen Augenblick.

Nach seinen Berechnungen kann die deutsche Front nicht weit sein. Ein halber Tag vergeht, Stunden, die dem Deutschen hinter dem Stacheldraht der kleinen Sandfestung wie eine Ewigkeit dünken. Aber dann horcht er auf. War das nicht das Rollen eines Kanonenschusses, das ferne Tacken eines Maschinengewehres? Immer näher dringt der Kampfeslärm. Im Fort geht es wild durcheinander. Da schlagen auch schon die ersten Granaten ins Gelände. Die Engländer kümmern sich nicht mehr um ihren Gefangenen, der einen günstigen Augenblick zur Flucht benutzt. Er läuft dabei

Gefahr, von den eigenen Kameraden zu Boden gestreckt zu werden. Aber er kennt nur eins: fort, fort aus dieser Hölle! Nicht lange braucht er wie ein gehetztes Wild zu rennen. Bald kommt ihm der erste deutsche Panzerwagen entgegen. Von weitem schon gibt der Flieger sich durch Zeichen zu erkennen. Dann ist der Kampfwagen heran, der Kommandant öffnet die Klappe und nimmt den Flieger mit in den Turm. Was der Gerettete über das Fort und die Stärke seiner Besatzung auszusagen weiß, ist für den Einsatz des weiteren Angriffes von außerordentlicher Wichtigkeit. Entsprechende Meldungen werden sofort funkentelegraphisch an die nachfolgenden Panzerwagen ausgegeben. Der Flugzeugführer selbst hat Gelegenheit, neben dem Kommandanten den Sturm auf das Wüstenfort mitzumachen. Hart und erbittert ist der Kampf, dann aber ergibt sich der Feind. Er macht ein erstauntes Gesicht, im Panzerturm eines der ersten Wagen den deutschen Flieger zu sehen, der noch vor einer knappen Stunde sein Gefangener gewesen war.

„Wenn man ständig auf der Lauer liegt, dann gelingen manchmal Bilder von besonderem Reiz. Hier eine seltene Begegnung mitten im Kanal: Eine Kette deutscher Jäger kehrt vom Feindflug zurück und kreuzt die Flugbahn eines Aufklärers, der gerade ein Schiff überfliegt. Dieses Schiff hat zwei der neuen Rettungsbojen, der sogenannten Udet-Bojen, im Schlepp, wie sie der ADLER kürzlich in englischer Darstellung gezeigt hat"

Der ADLER hat kürzlich schon einmal Aufnahmen der Fernkamera gebracht, dieses „Langrohrgeschützes" unter den Bildgeräten, das in der Kriegsberichterstattung immer häufiger verwendet wird. Die Fernkamera ermöglicht Aufnahmen, wie sie mit normalen Geräten selbst langer Brennweite nicht herzustellen sind. Wenn dazu noch infrarote Filme verwendet werden, dann ist es möglich, auch Dinge zu photographieren, die dem menschlichen Auge durch Dunst verborgen bleiben. Ein Kriegsberichter legte sich eines Tages an der hohen Steilküste des Kanals auf die Lauer und stellte seine Fernkamera auf die vierzig Kilometer entfernte englische Küste ein. Ein Spezialkreiselstativ gestattet es, die schwere Kamera nach allen Richtungen leicht zu bewegen, so daß auch in der Luft Flugzeuge verfolgt werden können. Was der Berichter alles gesehen hat, das soll er nun selbst zu den einzelnen Bildern erzählen

Der Fernka

Ein Blick über den

„Kurz darauf werden durch den Motorenlärm eines Aufklärers Möven aufgescheucht. Der Schatten des Flugzeuges scheint mit ihnen um die Wette zu fliegen. — Das linke Bild zeigt, am Morgenhimmel über der Kanalküste aus 3 km Entfernung aufgenommen, die Begegnung eines Aufklärers mit der ‚aufgeblasenen Konkurrenz', einem Fesselballon des Heeres"

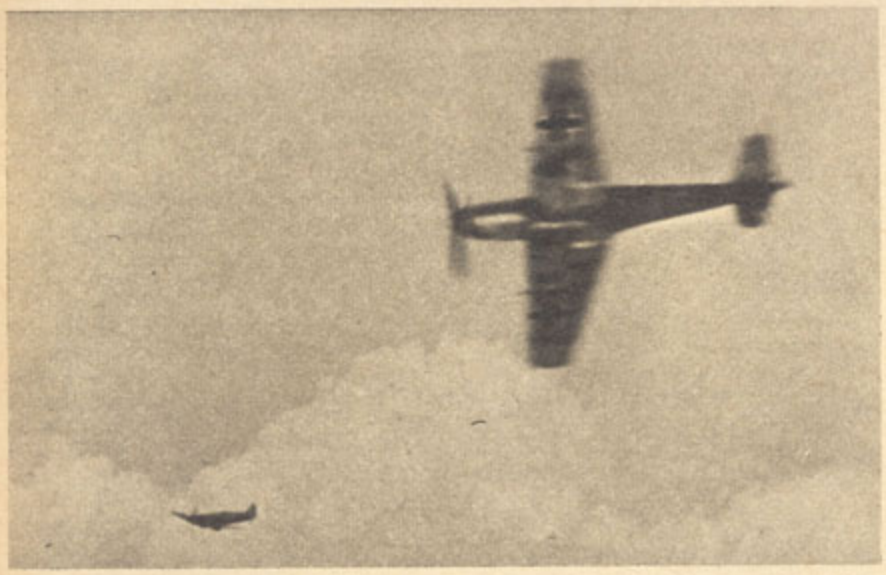
„Nicht nur in der Luft, auch auf dem Wasser herrscht Hochbetrieb. Ein Schwarm kleiner Hilfsfahrzeuge der Kriegsmarine stampft und schlingert, auf 15 km aufgenommen, durch den Kanal. Infolge der großen Entfernung und der dazwischen liegenden Wellenberge scheinen einige Fahrzeuge halb im Wasser zu liegen"

„Über dem Kanal herrscht reger Flugbetrieb. Aus fünf Kilometer Entfernung holt die Fernkamera zwei in entgegengesetzter Richtung fliegende Flugzeuge heran: Ein Sicherungsflugzeug der Luftwaffe, eine Heinkel He 59 (rechts) und einen Nahaufklärer Henschel Hs 126"

Das Bild rechts zeigt den Kriegsberichter mit seinem „Langrohrgeschütz" bei der Arbeit. Die Kleinheit der Kamera, die vor dem Gesicht des Berichters sichtbar ist, steht in einem seltsamen Mißverhältnis zu der Größe des ganzen Geräts

mera bleibt nichts verborgen

Kanal / Sonderaufnahmen von Kriegsberichter Hans Schaller



„Plötzlich taucht vor hohen Wolkentürmen ein Flugzeug auf, das sich näherkommend als eine Spitfire entpuppt. Für einige Augenblicke habe ich das feindliche Flugzeug im Visier. Da schießt mit großer Fahrt eine Me 109 ins Bildfeld. — Sekunden später sitzt der deutsche Jäger hinter dem Engländer (unten). MG-Salven dröhnen über den Kanal"

Bild rechts: „Der Engländer ist tiefergehend nach seiner Heimatküste verschwunden. Minuten später gibt es neue Schnappschüsse. Zurückkehrende Jäger gehen im Tiefflug auf die Fahrzeuge der Kriegsmarine herunter — Begrüßung der Kameraden zur See"

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

HAUPTMANN STREIB

HAUPTMANN DASER

OBERLEUTNANT BOB

LEUTNANT GESCHWILL

Hauptmann Streib, einer unserer erfolgreichsten Nachtjäger, hat als Staffelkapitän 13 Luftsiege errungen, davon allein zehn in der Nacht. Ein Beweis seines fliegerischen Könnens und seiner Einsatzfreudigkeit, die als soldatisches Beispiel vorbildlich für die neue Jagdbetätigung ist. Dem erfolgreichen Flieger wurde bereits im vergangenen Herbst das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen. — Hauptmann Fliegel konnte an der Spitze seiner Kampfgruppe auf zahlreichen Flügen gegen England und auf See-Fernkampfeinsätzen bedeutende Erfolge im Handelskrieg erringen. Seine Gruppe hat 39 Schiffe mit 206 000 BRT versenkt und 20 Schiffe mit 115 000 BRT schwer beschädigt. Hauptmann Fliegel selbst hat davon sieben Schiffe versenkt und sechs beschädigt. — Hauptmann Daser hat in zahlreichen Fernkampfeinsätzen bedeutsame Erfolge errungen. Alle wichtigen Sonderaufträge, darunter die Zerstörung des Senders Vadsö im Norwegen-Feldzug, hat er auf Grund seines meisterhaften fliegerischen Könnens, seiner Kaltblütigkeit und seiner vorbildlichen Tapferkeit zielsicher durchgeführt. — Oberleutnant Barth zeichnete sich in zahlreichen Einsätzen als Kommandant eines Wasserflugzeugs im Rahmen der laufenden Aufklärung über See durch unermüdliche Einsatzfreudigkeit, vorbildlichen Schneid und großes taktisches Verständnis ganz besonders aus. U. a. gelang es ihm, 36 000 Tonnen feindlichen Schiffsraumes zu versenken. — Oberleutnant Bob, der sich als hervorragender Jagdflieger und ausgezeichneter Staffelkapitän bewährt hat, schoß 19 Gegner im Luftkampf ab und hat in vielen Angriffsflügen höchste Einsatzbereitschaft und bedeutendes Führungsgeschick bewiesen. — Oberleutnant Genzow hat seine Staffel mit immer gleichbleibendem Angriffsgeist gegen den Feind geführt. Mehr als hundertmal ist er gegen England geflogen und hat weit über das gewohnte Maß hinaus außerordentlich bedeutsame Erfolge gegen die britische Luftwaffe und die britische Industrie erzielt. U. a. gelang ihm trotz stärksten Abwehrfeuers und drei aufeinanderfolgender Angriffe englischer Nachtjäger die Zerstörung eines britischen Nachtflughafens. — Leutnant Geschwill, der ein besonders bewährter und erfolgreicher Flugzeugführer ist, hat einen für den Feind besonders wichtigen Rüstungsbetrieb zerstört. Auch sonst bewies er in vielen Tag- und Nachtangriffen auf England ein mutiges Verhalten und eine außergewöhnliche Tapferkeit. — Leutnant Höflinger hat mit unbeirrbarem Willen die ihm gestellten Aufgaben durchgeführt. So griff er ein Motorenwerk in Birmingham trotz schwierigster Wetterverhältnisse und starker Flakabwehr erfolgreich an. Außerdem flog er in den Monaten November und Dezember 1940 alle Großeinsätze auf Coventry, Birmingham, Liverpool, Southampton und London mit

HAUPTMANN FLIEGEL

OBERLEUTNANT BARTH

OBERLEUTNANT GENZOW

LEUTNANT HÖFLINGER

DANK AN DIE FLIEGER

Von PETER SUPF

An jedem Tag,
In jeder Nacht
Hab dankbar ich
An euch gedacht,
Ihr jungen Flieger!

Denn jeder Tag,
Denn jede Nacht
Habt ihr gekämpft,
Habt ihr gewacht,
Ihr jungen Flieger!

Hat jeden Tag,
Hat jede Nacht
Ein ganzes Volk
An euch gedacht,
Ihr jungen Flieger!

Und jeden Tag,
Und jede Nacht
Wuchs euer Ruhm,
Wuchs eure Macht,
Ihr jungen Flieger!

Tod bringt euch Tag,
Tod bringt euch Nacht.
Euch endet nicht
Die große Schlacht,
Euch jungen Fliegern!

Aufnahmen Scherl-Bilderdienst (8)

Aufn. JFM (2), PK Tischer-PBZ (1)
Zeichnung Wenzlow

Die Eierschale

Ein Vorbild für den Flugzeugbau

Von **Gerhard Meyer**

Unter den Großflugzeugen der Welt nimmt die Ju 90 einen hervorragenden Platz ein. Sie ist ein ausgezeichnetes Beispiel für die Vorzüge des Schalenbaues, in dem die deutschen Flugtechniker Meister sind

In einer mondhellen Nacht schoß die Flakartillerie in der Nähe einer kleinen französischen Stadt einen Wellington-Bomber ab. Er schlug nahe bei einer Infanteriestellung auf, und am nächsten Morgen lief natürlich von den „Landsern" alles, was Beine hatte, an die Absturzstelle, denn viele hatten ein Flugzeug noch nie von so nahe gesehen. Und dazu unter solchen Umständen! Das mächtige Gerippe lag starr und zerborsten auf dem Acker. An den netzförmig umeinandergewundenen dünnen Baugliedern des Rumpfes, die aus dem Leibe des Flugzeugs eine Röhre oder einen Tunnel mit einer rundgewölbten Wand aus weitmaschigem, zähem Aluminiumgewebe machten, flatterten die Fetzen der Leinewand. Durch die Maschen dieses festen Metallgespinstes konnte man in den zerschmetterten Heckstand schauen, aus dem die vier dünnen Rohre der Nash and Thompson-Gewehre hilflos gegen den Himmel starrten.

„Donnerwetter", sagte einer der Infanteristen und kraute sich den Kopf, „det Ding is ja aus Stoff. Ick denke, die sind alle aus Blech."

Einer der jungen Fliegerstabsingenieure, die gerade zusammen mit einigen Offizieren der erfolgreichen Flakbatterie die Trümmer des vernichteten Gegners untersuchten, wandte sich mit einem forschenden Blick kurz nach den Infanteristen um.

„Mensch, und ein komischet Jerippe. Det sieht ja aus wie'n dicket Drahtnetz!" Der Landser schüttelte fassungslos den Kopf. Der junge Ingenieur konnte ein Lächeln nicht unterdrücken. Hier tat Aufklärung not.

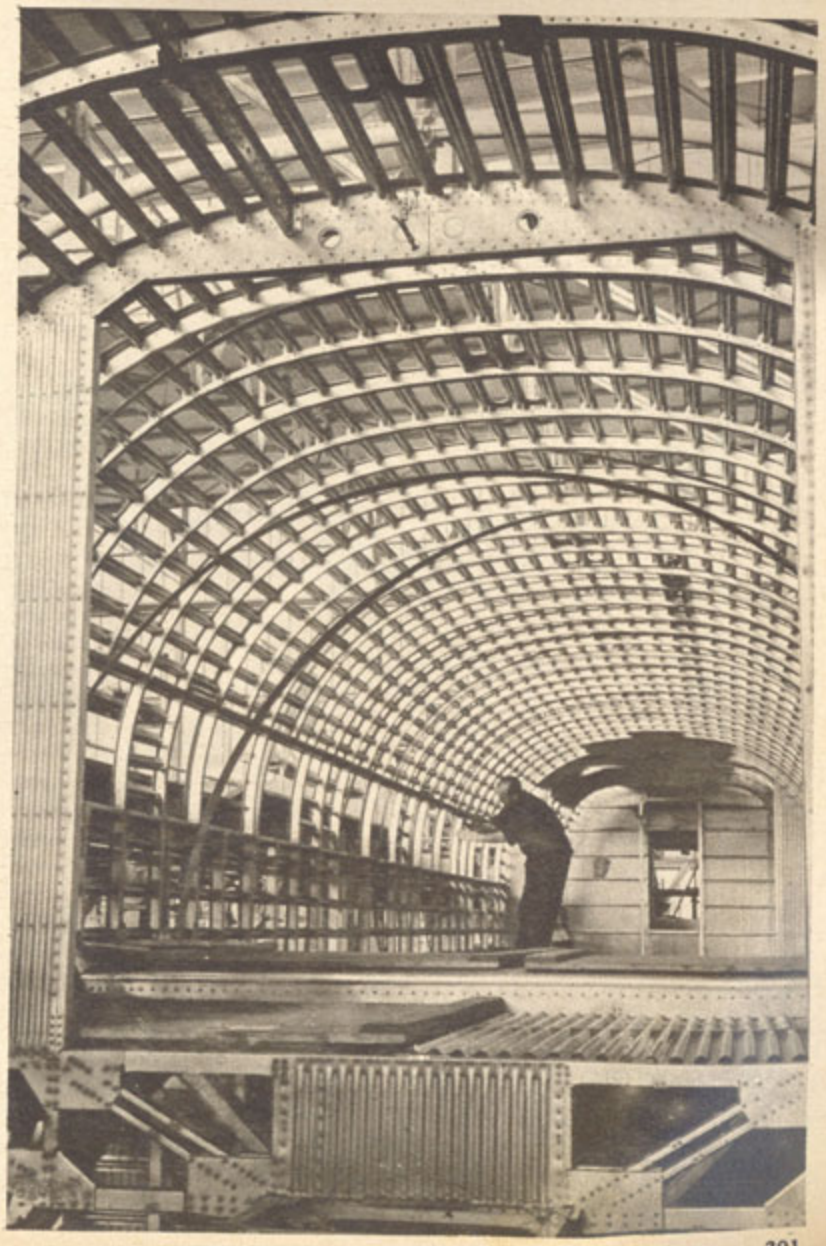
„Sie haben schon recht", wandte er sich an den staunenden Infanteristen. „Kriegsflugzeuge sind, soweit sie über den Fronten fliegen, fast ausnahmslos aus ‚Blech', das heißt also ganz aus Metall. Hier, dieser Wellington-Bomber ist jedoch ein Außenseiter. Das Netz, aus dem sich das Flügel- und Rumpfgerüst aufbaut, ist eine ureigene englische Erfindung, um die wir allerdings unsere verehrten Freunde jenseits des Kanals durchaus nicht beneiden. Wir bauen unsere Flugzeuge in ‚Schalenbauweise', also aus einem Gerüst von Metallleisten mit darüber gelegter Blechbeplankung. Auch die Engländer mußten sich zwar dem Siegeszug des ‚Schalenbaus' unterwerfen. Aber sie wollten auch etwas Neues versuchen, eben die Netzbauweise dieses geknickten Riesen, den Sie hier vor sich sehen. Doch bei allem Neuen muß man sich vorsehen. Es gibt da Wege, aber es gibt auch Irrwege!"

„Meine Herren!" Der Oberstabsingenieur wandte sich zum Gehen. Der junge Stabsingenieur grüßte kurz und brach damit eine Erklärung ab, die zwar vieles im Dunkel ließ, aber doch einiges erhellte. Sie deutete den starken Zwiespalt an, der dauernd im Herzen des Flugzeugschöpfers rege ist und ihm das Recht gibt, mit Galgenhumor in den Stoßseufzer des faustischen Menschen einzustimmen: „Zwei Seelen wohnen ach in meiner Brust." Die eine Seele ist die des Physikers, des Forschers und Idealisten, dem aus der geistigen Durchdringung der Naturgesetze die Gestalt eines vielleicht nie erreichbaren Idealflugzeuges erwächst, die andere Seele ist die des nüchternen Wirklichkeitsmenschen, der sich der manchmal so wenig dankbaren Aufgabe widmen muß, das geschaute Bild in die grobschlächtigen Umrisse der greifbaren Welt zu übertragen.

Schwer zu entscheiden, welchem Teil des menschlichen Schaffensgeistes der Aufschwung in den Himmel mehr zu verdanken ist, der träumerisch visionären Ideenkraft eines Otto Lilienthal oder der scharfsinnigen, kalten, aber dennoch von asketischer Begeisterung beseelten Mechanistik der Gebrüder Wright. In den ersten Flugzeugbauern brannte aber vor allem jenes verzehrende Fieber: Sie wollten fliegen! Der Mechanismus, der ihr Wollen in die Tat umsetzte, war gleichgültig. Zum Fliegen brauchten sie die Flügel, den Motor und die Steuer. Schon der Rumpf war etwas Unnützes, dessen sinnvolle Gestaltung der fieberhaften Ungeduld lästig wurde. Es gab daher bei den ersten Flugzeugen überhaupt keinen Rumpf. Ein kahles Gittergerüst hatte lediglich den Zweck, die Steuerflächen zu tragen. So wurden die ersten Flugzeuge sehr eigenartige, unvollkommene Geschöpfe. Für den Konstrukteur stellten sie ein festes, in sich starres und haltbares Gerippe dar, dessen weitklafternde, mit vielen Seilen und Streben oder „Stielen" versteifte Flügelträger mit Leinewand zu überziehen waren, um das gebrechliche Gebilde flugfähig zu machen. Und dennoch! Welche Begeisterung, welche Fülle schöner Fantasien und edler Anregungen weckten schon diese plumpen ersten Riesenvögel!

Heute besteht ein größeres Flugzeug aus nicht weniger als etwa 35 000 Einzelteilen! Eine solche Vielfalt technischer Feinheiten verlangte die strengste Bändigung durch den klar abstrahierenden Geist des naturwissenschaftlich denkenden Menschen. Wie der Mechanismus aussah, war nicht mehr gleichgültig. Denn es ist zwar die Idee, die uns zum Fliegen treibt, aber es ist die Materie, die uns fliegen läßt!

Und so wurde das Flugzeug geformt. Im Grunde besteht ein Flugzeug auch heute noch aus zwei Teilen, dem starken, in sich versteiften Gerüst aus starken Längsholmen und „Querverbänden", die beim Rumpf genau wie bei jedem Boot die Form von „Spanten" angenommen haben und beim Flügel als „Rippen" in Erscheinung treten, und aus der Beplankung. Dieses ganze Gebilde ist nun im Fluge, das bedarf keiner weiteren Erklärung, mannigfachen Beanspruchungen ausgesetzt. Böen zerren an den Flügeln, Steuerkräfte wirken auf den Rumpf, beim Landen treten Stöße auf. Der Flugzeugbauer muß nun sein geistiges Kind, das Flugzeug, so lebenstüchtig machen, daß es allen diesen Beanspruchungen gewachsen ist. Dazu stehen ihm im Grunde zwei Wege offen. Er kann ein festes Gerüst bauen, das ohne weiteres gegen alle äußeren Kräfte unempfindlich ist, die es verbiegen oder verdrehen wollen. Dieses Gerüst überzieht er mit Leinewand, teils um die auftrieberzeugenden Flächen zu erhalten, teils um den Luftwiderstand des ganzen Geschöpfs zu senken. Damit hätte er ein Flugzeug, wie es die ersten Flieger bauten, das sich in sehr vervollkommneter



Die hochgewölbten Spanten des Leichtmetallgerüsts staffeln sich zu einem Bogengang von klassischer Schönheit. Die aus dem Gedanken des Zweckmäßigen erwachsene Harmonie der Linienführung läßt erkennen, daß der Schalenbau nicht nur eine technisch sehr verfeinerte, sondern zugleich auch eine in hohem Maße künstlerische Bauweise ist

Gestalt aber auch heute noch als Leicht- und Schulflugzeug über den Flugplätzen tummelt.

Der Flugzeugbauer kann aber auch anders vorgehen. Wählt er nämlich statt der Leinewand einen anderen, steiferen und festeren Stoff zur Beplankung, etwa Sperrholz oder Metall, dann braucht das Gerüst nicht mehr so fest und klobig zu sein wie beim stoffbespannten Flugzeug, weil ja nun die steife Beplankung ebenfalls zur Verfestigung des ganzen Baues beiträgt. Am günstigsten wäre es natürlich, wenn man überhaupt kein Gerippe mehr brauchte, sondern dem Bau allein durch die Dicke und Form des Beplankungsblechs seine Festigkeit verliehe, wie ja auch eine Eierschale allen äußeren Einflüssen und Kräften zum Trotz ihre Form von selbst behält. Leider verbannte die rauhe Wirklichkeit das Idealflugzeug ohne versteifendes Gerüst in das Reich der Träume. Die Bleche würden viel zu dick und schwer werden, wollte man die Widerstandsfähigkeit des ganzen Gebildes auf ihre Festigkeit allein gründen.

Man wählt daher heute verhältnismäßig dünne Bleche, die durch eine Anzahl leichter, verschieden profilierter Versteifungen in Längs- und Querrichtung überspannt und damit versteift werden. Man hat also auch beim „Schalenbau", der heute das gesamte Feld der Flugtechnik beherrscht, ein Gerüst, nämlich die Längs- und Querversteifungen. Entzöge man diesem Gerüst aber die Beplankung, dann wäre es keineswegs mehr imstande, den Flugkräften zu widerstehen. Die Beplankung — und das ist das Wesen des Schalenbaus — „trägt also mit".

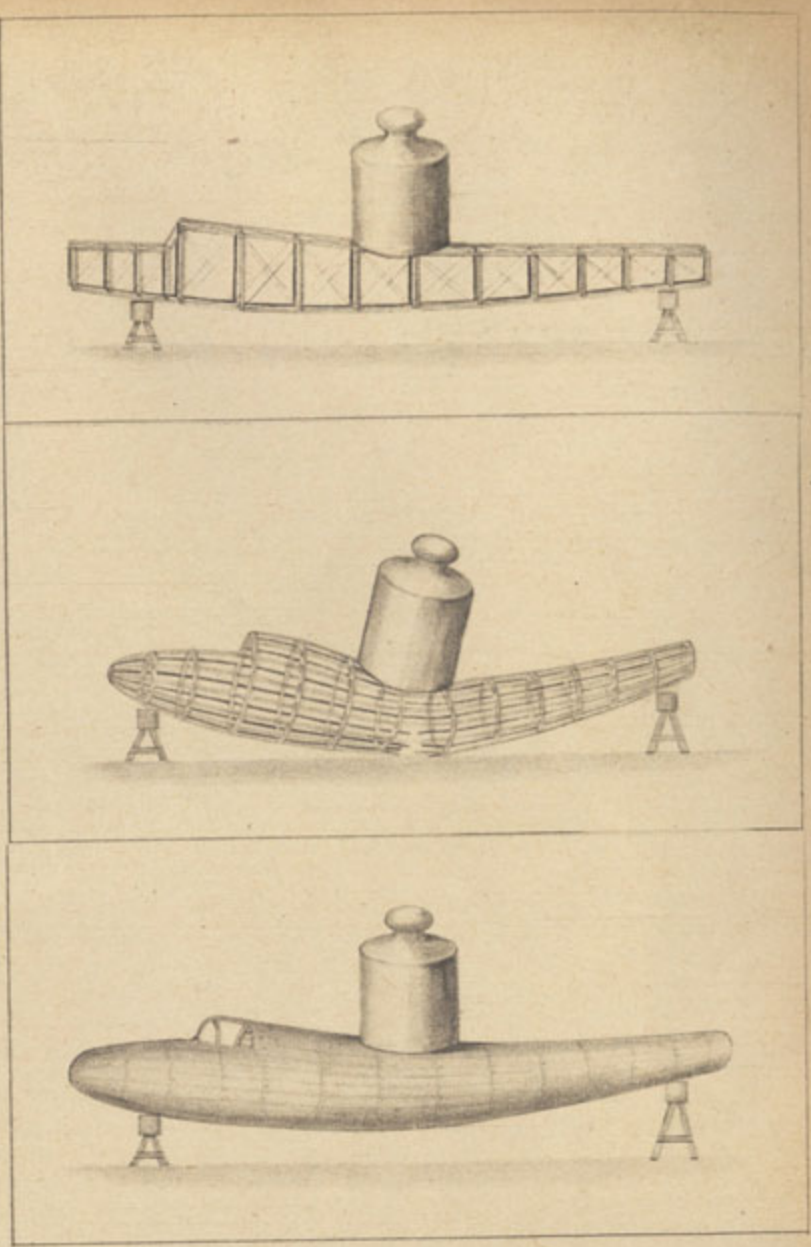
Nun kamen in neuerer Zeit jedoch die Engländer — und damit rückt wieder der Vickers-Wellington-Bomber, der Stolz der Royal Air Force, ins Blickfeld — auf den Einfall, jenes erstaunliche Netzgewebe aus Duralleisten zu bauen, das dem gleichen Gedanken dienen sollte wie der so siegreich vorgedrungene Schalenbau: schnelles, einfaches und wirtschaftliches Bauen. Ohne dabei aber die Grundforderung jedes Flugzeugbaues zu vernachlässigen: kleinstes Gewicht bei größter Festigkeit! Nebenbei sei eingeflochten, daß die Wellington-Bomber ihre erste große Überraschung bei jener nun schon in die Geschichte der deutschen Luftwaffe eingegangenen Schlacht in der Deutschen Bucht mit insgesamt über 52 Abschüssen im Dezember 1939 erlebten.

Bei dieser geodätischen oder Netzbauweise werden die einzelnen Duralstreifen so geschickt zusammengesetzt, daß sie sich gegenseitig stützen und halten, wie etwa bei der Gymnastik die gewandten Körper alle möglichen Figuren, Sterne, Pyramiden usw. stellen können, indem sie sich geschickt aneinander lehnen.

Die Flugzeuge in Netzbauweise verfechten also ein altes Prinzip: das Gerüst allein ist imstande, sämtliche Kräfte aufzufangen, die sich im Fluge an Rumpf und Flügel klammern, und die Leinewand dient nur zur Bespannung. Ein Rumpf oder Flügel in Netzbauweise stellt allerdings im Gegensatz zu den früheren mit Drahtauskreuzungen und Rohrversteifungen durchzogenen Gebilden einen vollkommenen Hohlkörper dar, eine Röhre, deren unbeschränkter Innenraum alles schlucken kann, was ein Langstreckenbomber braucht, die Bombenaufhängungen, die Waffeneinbauten, die Funkgeräte, die Sauerstoffflaschen.

Darin gewinnt die Netzbauweise Ähnlichkeit mit dem Schalenbau, denn auch die Schale stellt ja einen idealen Hohlkörper dar. Es ist selbstverständlich, daß die Entdecker dieser neuartigen Bauweise viele Vorzüge für ihre Idee beanspruchen, die allerdings heute schon nicht mehr von dem Konstrukteur, sondern von der Royal Air Force verteidigt werden müssen.

Aber die Schalenbauweise läßt der unersättlichen Arbeitskraft der Riesenpressen doch noch nicht genügend Freiheit. Sie hat auch ihre Nachteile. Nicht allein die Berechnung eines Flugzeugs in Schalenbauweise macht große Schwierigkeiten, sondern ein ganzer Rattenschwanz von Umständlichkeiten und Verwicklungen heftet sich auch an den eigentlichen Bau. Das Gerüst der dünnen Längsleisten und stärkeren Querrahmen muß verbunden und mit der Haut vereint werden. Die Versteifungen müssen profiliert werden. Einzelteile sind durch Nieten zu Baugruppen zu verbinden, und diese endlich werden zum Flugzeug zusammengesetzt. Hunderttausende von Nieten sind zu schlagen. Obwohl man dazu überging, immer größere Teile dieser Glattbleche einfach auf der Presse zu „ziehen", ja obwohl man sogar die Versteifungen schließlich in Form von Kanälen, sogenannten Sicken und Bördeln, aus der Blechbeplankung selbst herausprägte, mußte noch immer zuviel genietet werden.



Früher bestanden Flugzeuge, soweit sie nicht aus Holz gebaut waren, aus einem festen Stahlrohrgerüst, das mit Leinwand bespannt war. Die Leinwand diente nur zur Verkleidung des Gerüstes, das imstande sein mußte, sämtliche im Flug auftretenden Belastungen allein auszuhalten. Auch bei der heute üblichen Schalenbauweise besteht das Flugzeug aus einem käfigartigen Gerüst, das aus dünnen Längsversteifungen und starken Querrahmen aufgebaut ist, und aus der Beplankung. Das Gerüst ist aber jetzt zu schwach, um den Flugkräften zu widerstehen. Es würde unter der entsprechenden Belastung zusammenbrechen. Erst die Haut, die um das Gerippe gelegt wird, erhöht die Festigkeit des ganzen Gebildes so, daß es unter der Wirkung der Flugkräfte nicht zu Bruch geht. Haut und Gerippe sind also im Schalenbau ein untrennbares Ganzes geworden. Die Haut stellt kein unausgenütztes Gewicht mehr dar, sondern — und das ist die entscheidende Neuerung — sie trägt die Last mit

Die einzige Rettung wäre das vollständig gepreßte Flugzeug, also das Flugzeug ohne versteifendes Innengerüst, das aber weder aus Holz noch aus Metall geschaffen werden könnte. Fast schien es, als sollte dieses Flugzeug ein ewiger Wunschtraum bleiben, wie das Perpetuum mobile, da tauchte am Horizont eine neue Werkstoffgattung auf: die Kunststoffe. Es gibt schon Leute, die in der wachsenden Verbreitung und Verbesserung der Kunststoffe die Morgenluft eines neuen technischen Zeitalters wittern. Nach dem Zeitalter der Leichtmetalle das Zeitalter der Kunststoffe! Wie kurz die Zeitalter geworden zu sein scheinen!

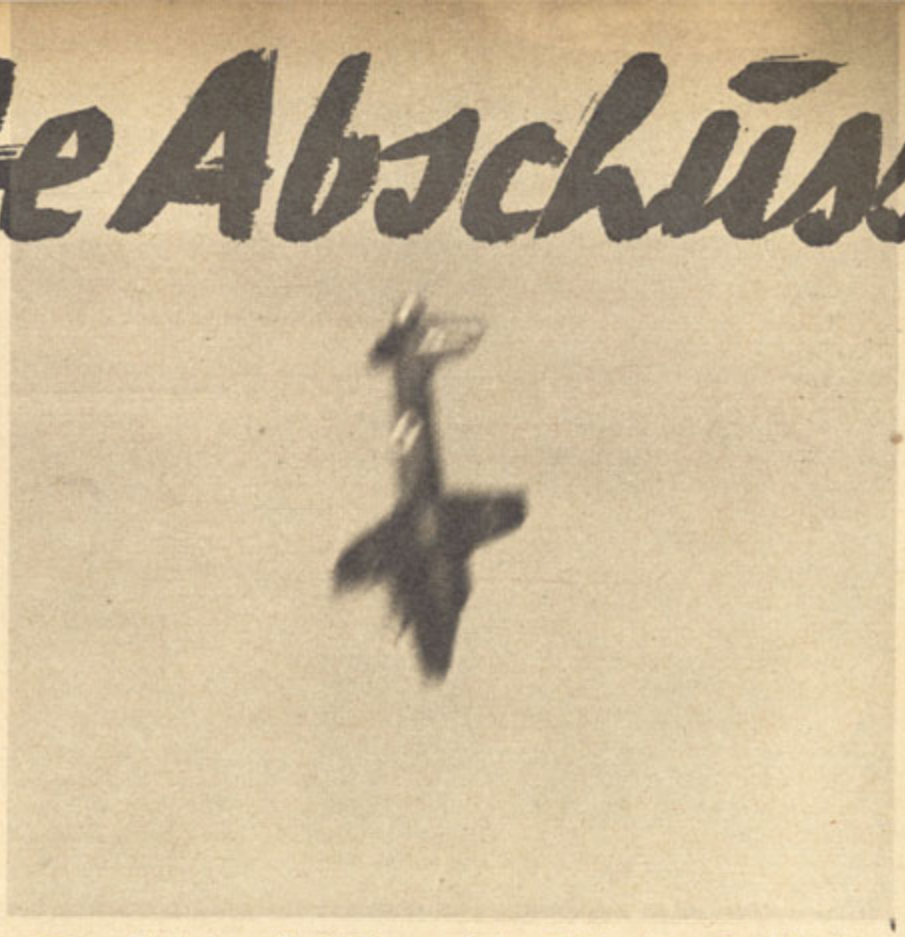
Unter Kunststoffen versteht man dabei nicht nur die glatten, harten, häufig aber zerbrechlichen Bakelitarten, aus denen Geschirr, Aschbecher, Schalter und tausenderlei andere Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens gepreßt werden, sondern auch Sperrholzplatten oder andere Hölzer, die mit Kunstharzen getränkt und dann in der Presse unter Druck und Wärme geformt werden. Allerdings befassen sich die Experimente vorerst nur mit kleinen Flugzeugen, da es eine ungeheure Aufgabe darstellt, so feste Kunststoffe zu entwickeln, daß sie auch bei Großflugzeugen herangezogen werden können. Es gibt bereits einige Schulflugzeuge, die aus Kunststoffen hergestellt sind und die, wie erklärt wird, die in sie gesetzten Erwartungen über Festigkeit und über Zeitersparnisse in beachtlichem Maße erfüllt haben. Vielleicht eröffnen die Kunststoffe auch den Weg zum Volksflugzeug, von dem so viele Flieger sehnsüchtig träumen.

Noch aber donnern Flugzeuge über die Meere, die auf die Festigkeit der Metalle, des Stahls, des Aluminiums und des Magnesiums vertrauen. Es wird auch noch lange so bleiben. Der Schalenbau hat in diesem Kriege seine Herrschaft befestigt. Die deutschen Flugzeugbauer sind Meister des Schalenbaues, der schwierigsten und künstlerischsten Flugzeugbauweise. Auch das ist eines jener Geheimnisse, auf denen die unantastbare Überlegenheit der deutschen Luftwaffe beruht.

Auch die neuartige Netzbauweise, eine eigentümliche und keineswegs widerspruchslos aufgenommene Errungenschaft des britischen Flugzeugbaues, konnte das Schicksal dieses und vieler anderer Wellington-Bomber nicht ändern. Ob Netzbau oder Schalenbau — im erbarmungslosen Feuer deutscher Flakartillerie oder deutscher Jäger wird der Brite stets das Opfer der überragenden Technik und des kühnen Kampfgeistes der deutschen Wehrmacht bleiben

Der neunte Abschuss

Der Erfolg einer am Kanal eingesetzten Flakbatterie

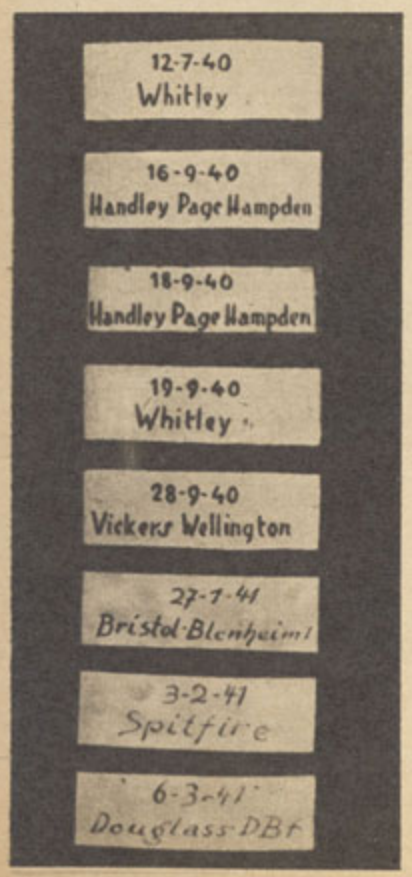


Dieser Engländer wollte die Feuerwand einer Flakbatterie am Kanal durchstoßen, was ihm aber schlecht bekam. Nachdem die Batterie 20 Schuß abgefeuert hat, stellt sich die feindliche Maschine auf den Kopf und verschwindet nach jähem senkrechtem Sturz in den Fluten des Kanals

Links: Die Sprengwölkchen der ersten Gruppe lagen gut. Jetzt bekämpft die Batterie das feindliche Kampfflugzeug mit Dauerfeuer

Aufnahmen:
PK Scholz-PBZ (5)

Rechts: Da — getroffen! Groß ist die Freude aller Kanoniere über diesen neuen Erfolg. Die Arbeit ist getan, der nächste kann kommen!

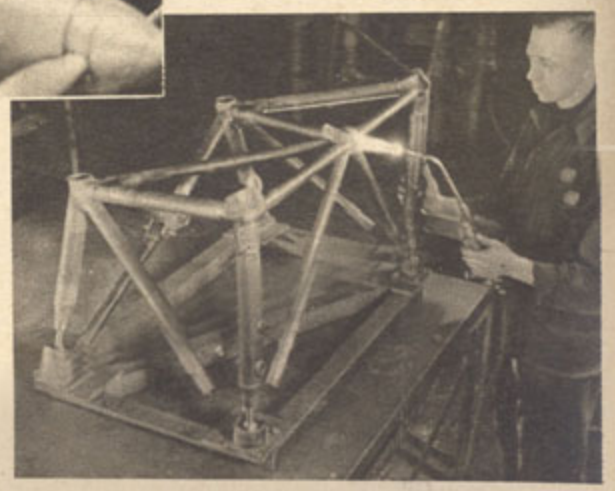


Links: So sieht die Siegestafel bei vier Flakgeschützen aus, die Anfang Juli 1940 zum erstenmal am Kanal eingesetzt wurden. Die Batterie kann mit dieser Abschußliste recht zufrieden sein

Bild rechts: Sofort nach dem Abschuß wird die Siegestafel der Geschütze vervollständigt. Fein säuberlich wird das neunte „Etikett" auf das Rohr gemalt, das Datum und Baumuster des vernichteten Feindflugzeugs vermerkt

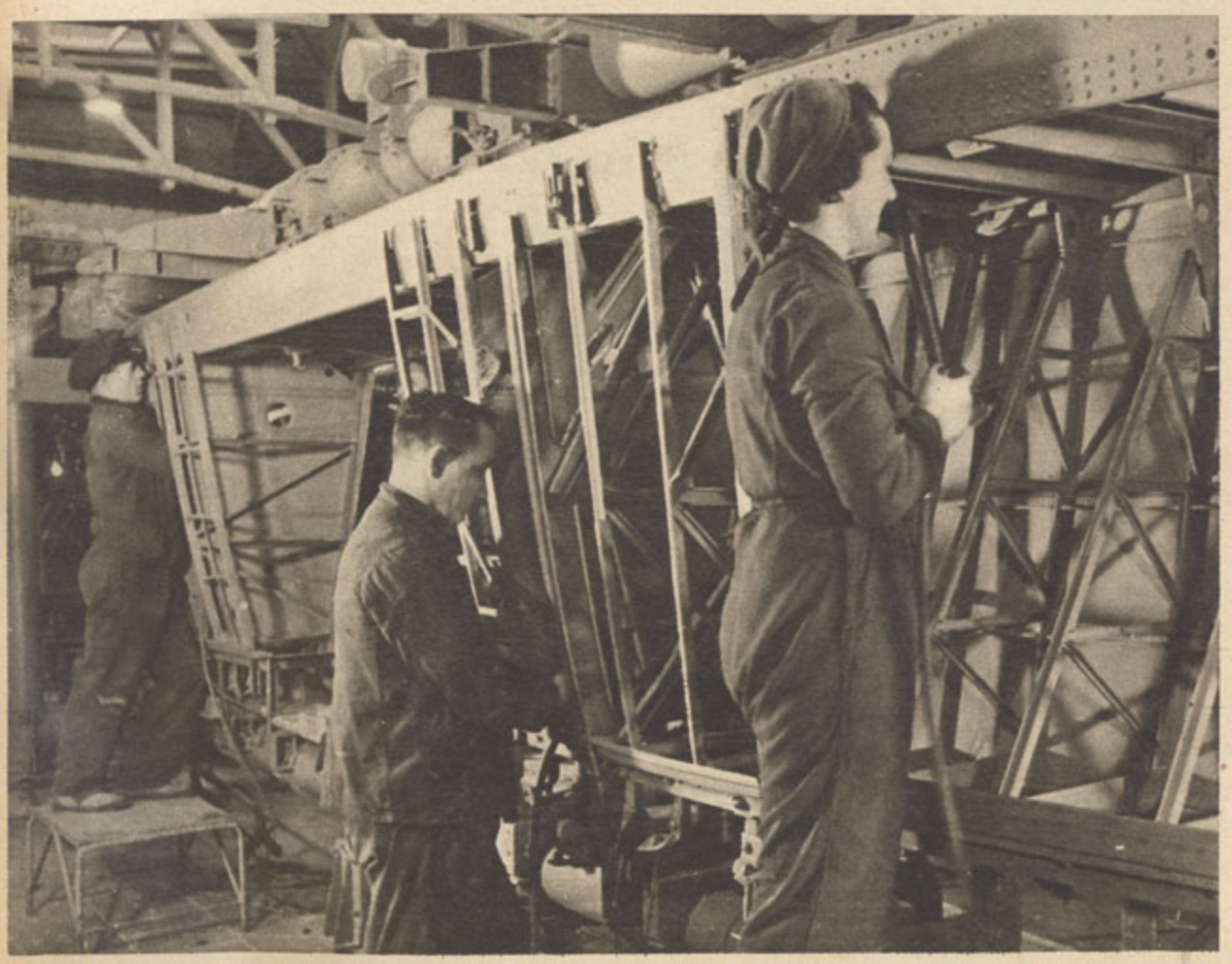
Nach durchgeführter Berechnung und Konstruktion des Kampfflugzeugs wird ein Modell der Zelle auf seine aerodynamischen Eigenschaften hin geprüft. Unser Bild zeigt den Entwurfskonstrukteur der He 111 bei der Prüfung eines Modells im Windkanal

Unten: Schweißen des Motorträgers. Einer Kraft von Tausenden von PS müssen die Schweißnähte widerstehen können, eine der zahllosen Voraussetzungen für die Sicherheit des Flugzeugs

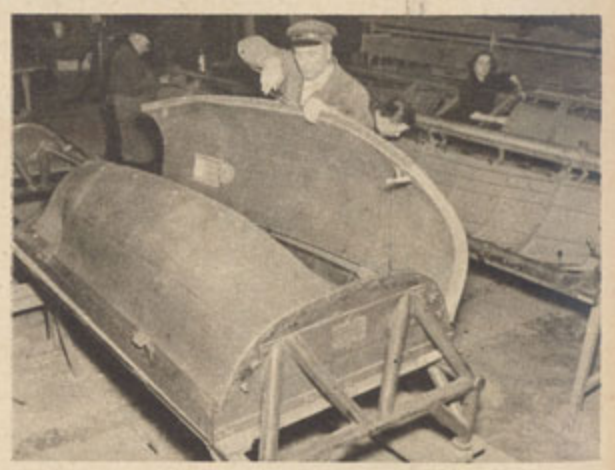


Vom MODELL zum BOMBER

Es ist ein weiter Weg vom Konstruktionsbüro, oder richtiger gesagt, vom Gehirn des Konstrukteurs bis zum fertigen Kampfflugzeug. Eine jahrelange Entwicklung, die selbst wieder auf der Gesamtheit aller Erfahrungen im Flugzeugbau fußt, geht der endgültigen Konstruktion voraus. Tausende von Händen schaffen nun nach einem bis ins Letzte durchdachten Arbeitsverfahren an den Großserien, und Tag und Nacht ohne Unterbrechung rollen fertige Maschinen aus den Montagehallen

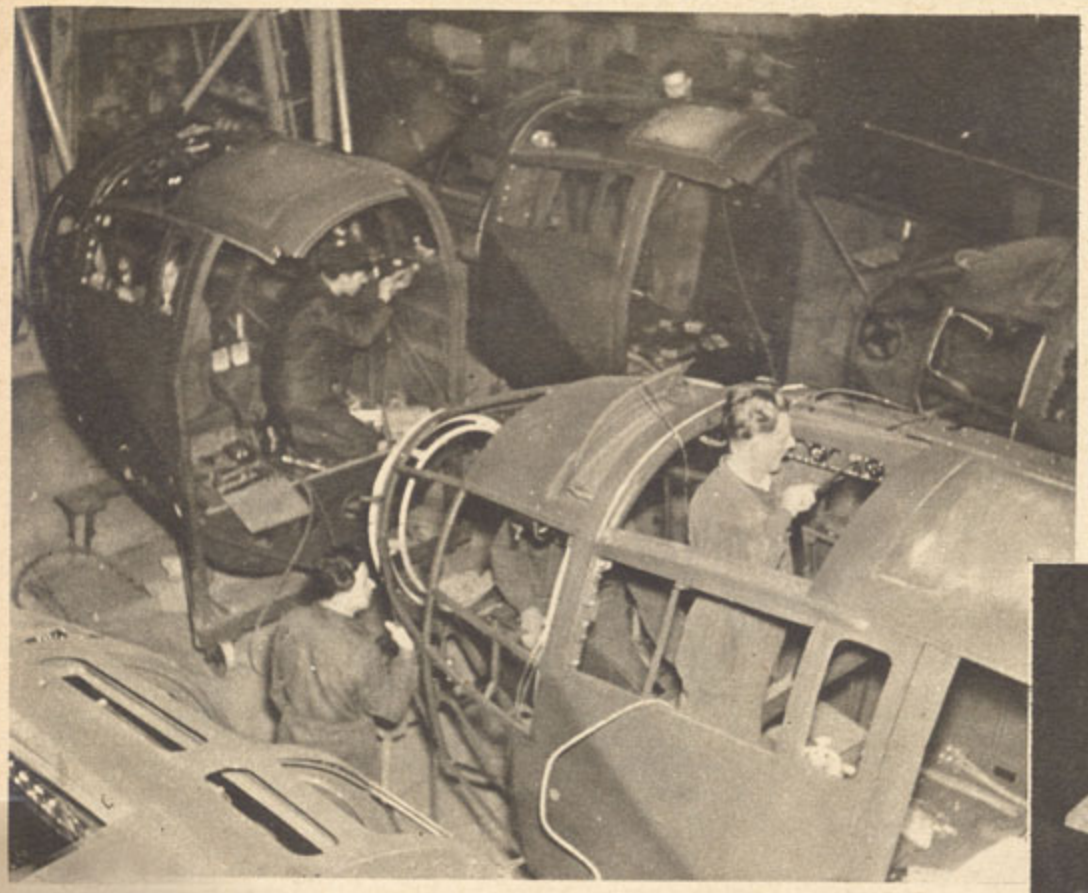


Beim Walzen der Motorhaube wird das Leichtmetallblech unablässig zwischen den glatten Walzen hin und hergezogen



Das Leichtmetallblech formt sich zur Motorhaube. Auf kleinen Hellingen wird die Form montiert und vernietet

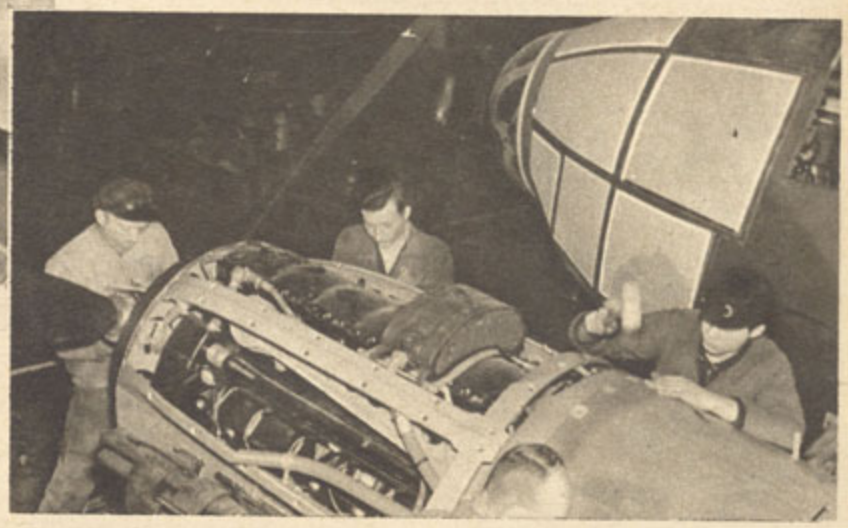
Zum Bilde links: Aus diesem scheinbar sinnlosen, nur dem Techniker verständlichen Durcheinander von Streben entsteht bald die klargeformte Tragfläche der He 111



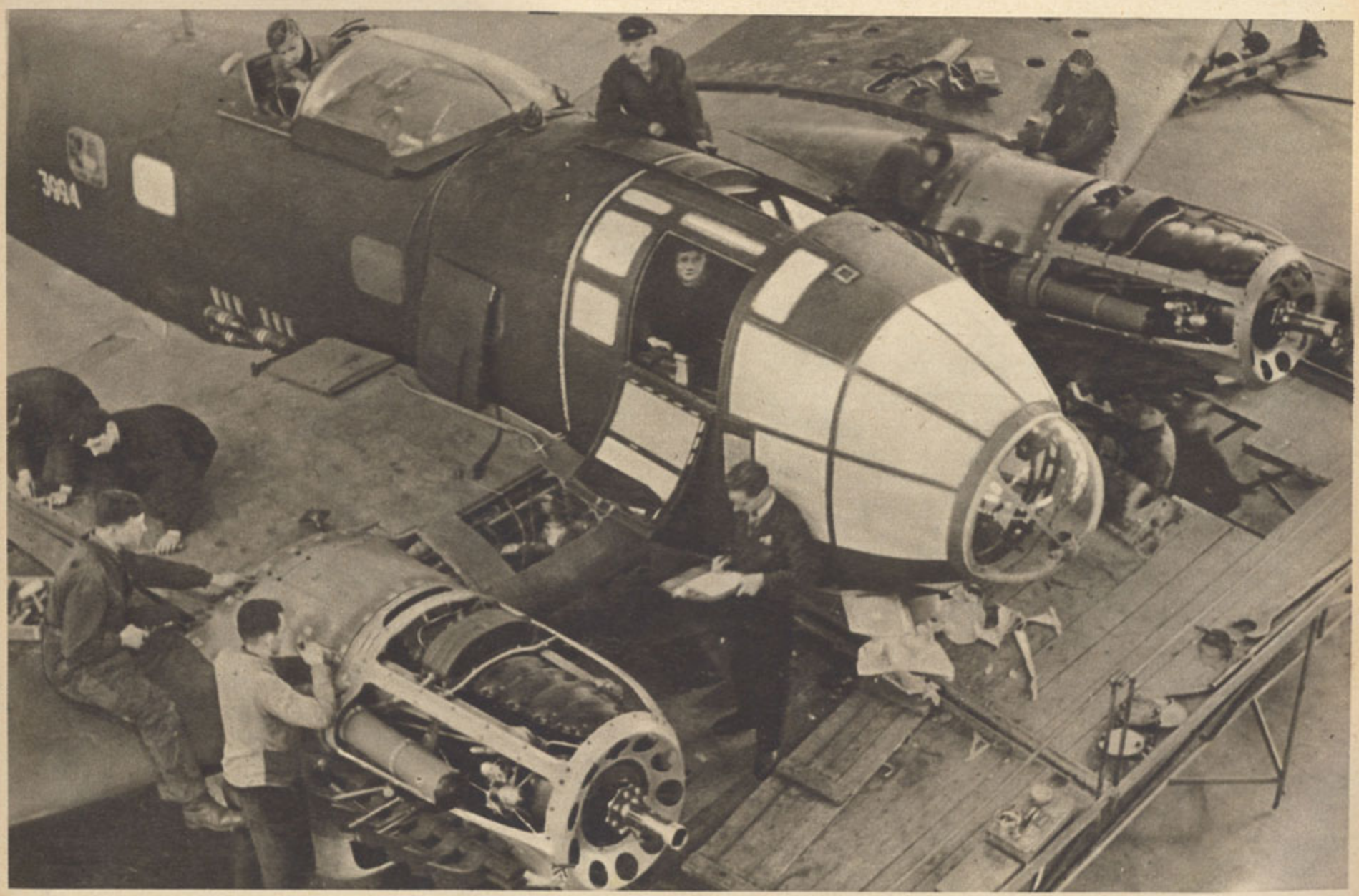
Kabel und Instrumente werden in großen Rumpfbauwerkhallen eingebaut. Wie Räder eines Uhrwerkes greifen überall die Arbeitsprozesse ineinander

In der Montage, wo in zunehmendem Maße auch Frauen Verwendung finden, fügen sich die zahlreichen Einzelteile zum Ganzen. Unser Bild rechts gewährt einen Blick in den Kanzelzusammenbau

Aufnahmen:
PK Lysiak-Scherl (9)



In der Endmontage (Bild rechts) erhält das Kampfflugzeug seine Motoren. Mit besonderer Präzision werden die Luftschrauben auf die Propellerwellen aufgesetzt



Der letzte Arbeitsgang vor der Fertigstellung. Überall — in und auf der Maschine — sind Männer in schwarzen Kitteln dabei, die letzte Hand anzulegen. In wenigen Minuten erfolgt das Signal zum Taktwechsel, und eine neue Kampfmaschine verläßt fix und fertig die Montagehalle

Flieger-HJ zu Besuch im Lazarett

Aufnahmen: PK-Grosse (PBZ)

Jugend und Soldatentum gehören nun einmal zusammen, und wenn unseren Jungen die Gelegenheit geboten wird, unsere Soldaten zu besuchen, so hat wohl noch keiner von ihnen nein gesagt. So war es auch, als die Bastelgemeinschaft eines Lazarettes eine kleine Einheit der Flieger-HJ eingeladen hatte, um den jungen Gästen ihre Arbeiten zu zeigen und mit ihnen kameradschaftlich ein paar Stunden zu verbringen. Die Soldaten erzählten von ihrer Waffe und von ihren Kampferlebnissen. Natürlich mußten sie auch eingehend ihre Modellflugzeuge vorführen. Doch auch die Hitlerjungen kamen nicht mit leeren Händen, jeder brachte sein Segelflugmodell mit, und vor den Augen der Soldaten entspann sich bald ein fröhlicher Wettstreit unter den künftigen Fliegern

Die Bastelgemeinschaft eines Lazarettes hat eine ganze Staffel von Heinkel-Bombern He 111 naturgetreu nachgebildet. Den Flieger-Hitlerjungen, die zu Besuch kamen, erklärt ein Unteroffizier, der selbst Bordfunker ist, an Hand der Modelle die Marschordnung einer Kampfstaffel. Rechts: Eine Erzählung, die ihre Wirkung nicht verfehlt. Ein verwundeter Soldat schildert den Hitlerjungen, wie ihm ein Metallspiegel, den er bei sich trug, das Leben rettete. Die Kugel prallte ab und verletzte ihn nur leicht

Bild links und oben: „Fachleute" unter sich. Ein Marine-Hitlerjunge unterhält sich über sein selbstgebautes flugfähiges Modell mit den Bastlern des Lazaretts

Aufnahme Dr. Strucl.e

Ein gelungener Luftstart mit einer eigenen Konstruktion. Die Hitlerjungen haben ihre Modellflugzeuge mitgebracht und veranstalten nun vor den Augen der Soldaten einen kleinen Modellflugwettbewerb. Rechts: Ein Fensterplatz des Lazaretts ist von den kundigen Blicken der Jungen sogleich als günstiger Startplatz erkannt worden. Nun hat jeder von ihnen Gelegenheit, die Flugfähigkeit seines Modells zu beweisen

Bei Schokolade und Streuselkuchen wird der für beide Teile erfreuliche Nachmittag beschlossen

Weit wölbt sich der Himmel über einem Feldflugplatz in Sizilien, auf dem ein Musikzug der Luftwaffe zwischen dem Dröhnen der Motoren und dem Rattern der Transportwagen ein Unterhaltungskonzert gibt

Übermütig lachen die Klarinetten, altväterlich brummt der Baß, es schmettern die Trompeten, und die Pauke schlägt den Takt dazu. Die Luftwaffe pielt auf! Nicht immer kann geflogen werden, es müssen auch Pausen zwischen den Einsätzen liegen, die von den Soldaten der ehernen Schwingen zur Ruhe und Erholung ausgenützt werden. Man streckt sich behaglich in der warmen Sonne des Südens, läßt seine Gedanken über Land und Meer nach Hause fliegen, dorthin, wo man ein liebendes Herz weiß. Aber wie schön ist es erst, wenn in solch müßigen Stunden heimatliche Melodien aufklingen, wenn aus meisterhaft gespielten Instrumenten eines Musikzuges der Rhythmus einer großen Zeit ertönt, die im Liede alle Weiten und Fernen zusammenschmelzen läßt zu einer gemeinsamen Welt, in der die Palmen Siziliens und die heimatlichen Tannen, duftende Wiesen und glitzernder Sand eins zu sein scheinen

Luftwaffe spielt auf

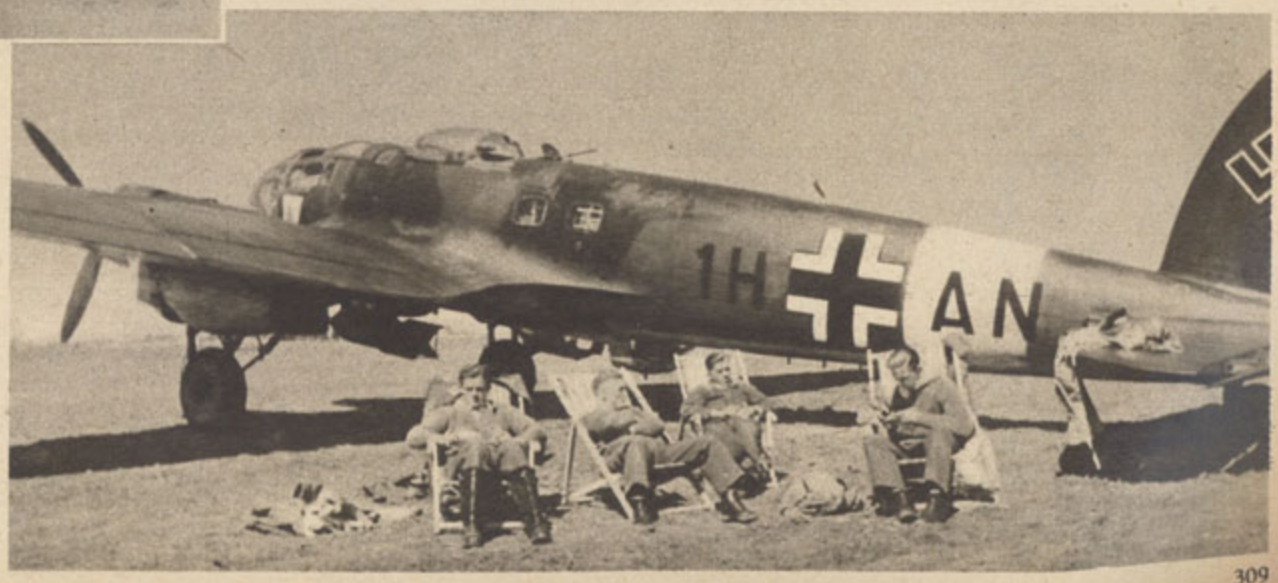
Standkonzert unter südlichem Himmel

Zu den altbekannten Instrumenten der deutschen Militärmusik tritt bei der Luftwaffe das Saxophon, das mit seinen leichtbeschwingten Tönen das uferlose, erdenferne Dahinschweben am besten zu charakterisieren vermag

Bild links: Die Musik, die unter freiem Himmel zündende Weisen spielt, ist für diese Flugzeugbesatzung ein brausender Auftakt zu neuem Kampf

Flug und Musik — beide haben ein überwältigendes Gefühl gemeinsam: Befreiung, Losgelöstsein, Triumph über die Alltäglichkeit. Sie alle, die da auf einem Feldflugplatz am Mittelmeer in losen Gruppen den Darbietungen der Musikkapelle lauschen, mögen von ähnlichen Gedanken beseelt sein

Aufn. PK Petertil-Scherl (3), PK Raeder-Scherl (1), PK Onken-Scherl (1)



Auch diese fliegende Besatzung eines Kampfgeschwaders, die sich im Schutze „ihrer" He 111 recht wohlzufühlen scheint, ist ganz Ohr für die musikalische Abwechslung. Jeden Augenblick kann der Einsatzbefehl kommen, das Brausen der Propeller ist dann wieder das einzige eherne Lied, das sie auf dem Fluge gegen den Feind begleitet

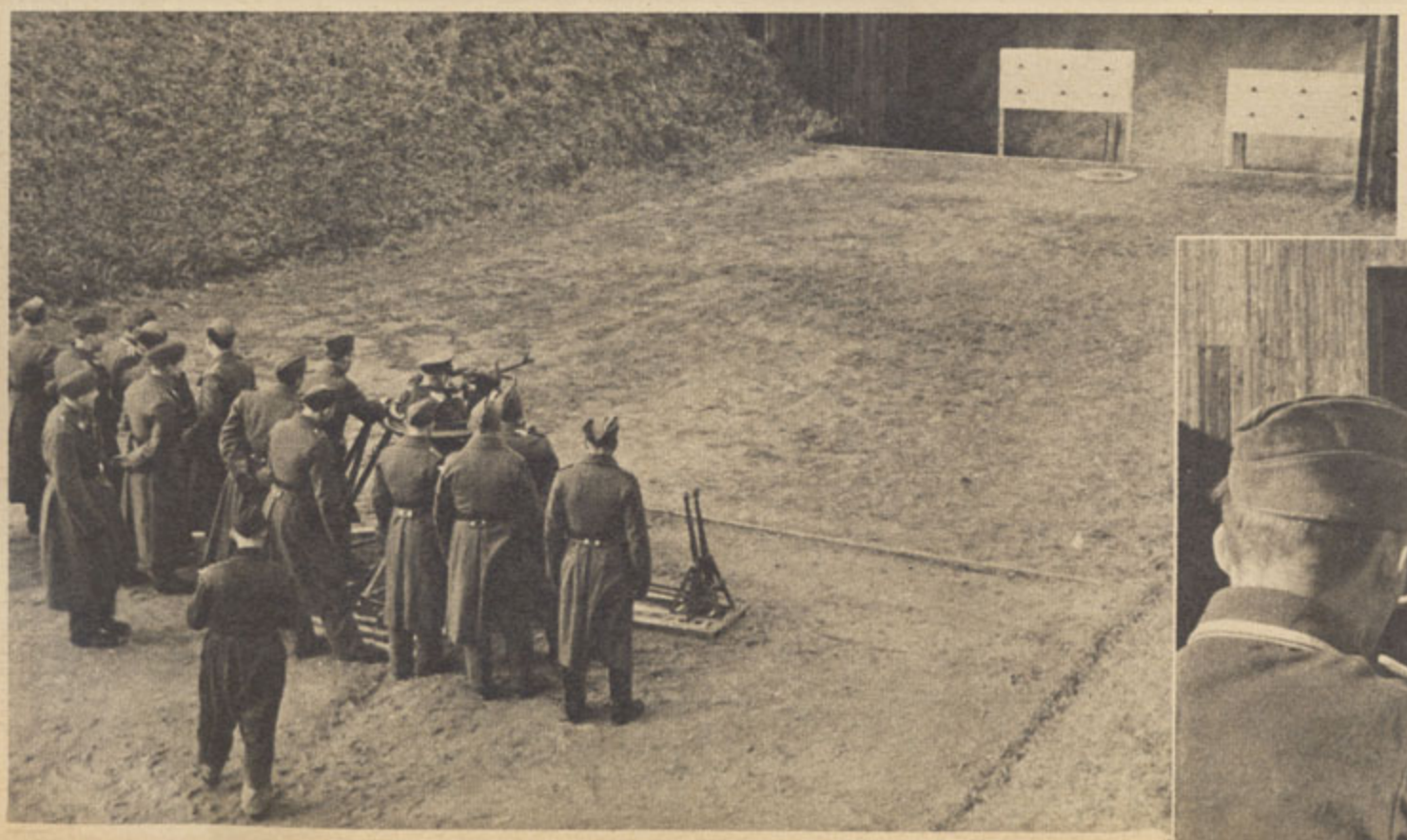
Fliegerschützen auf der

Wie die Besatzungen am MG ausgebildet werden

Rechts: Die Beherrschung des Maschinengewehres ist wichtigste Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz des Fliegerschützen. Im „Wackeltopf", einem mittels Gestänges beweglichen Drehkranz, gewöhnt er sich beim Schießen an die unregelmäßigen Bewegungen des Flugzeuges

Links und unten: Das muß man „im Schlaf" können. Der Schlagbolzenwechsel, diese wichtigste Übung des MG-Exerzierens, wird nicht nur in Wettbewerben nach Zeit, sondern auch mit verbundenen Augen geübt

Jedem Besatzungsmitglied eines Kampfflugzeuges ist ein ganz bestimmter Aufgabenkreis zugeteilt, den es restlos zu erfüllen gilt, soll der befohlene Einsatz von Erfolg gekrönt sein. Als Fliegerschützen haben Bordmechaniker und Bordfunker die Aufgabe, angreifende feindliche Jäger abzuwehren. Von ihrer Geistesgegenwart und Treffsicherheit hängt nicht selten das Schicksal der gesamten Besatzung ab. Sie müssen deshalb ihre Waffe, ein leichtes Flugzeugmaschinengewehr, vollkommen beherrschen. Das wird durch eine Sonderausbildung erreicht, der eine Reihe von Fliegerschützenschulen dienen. — Neben verschiedenen theoretischen Fächern, wie Taktik, Flugzeugerkennungsdienst, Waffenlehre usw., wird vor allem exerziermäßig die Handhabung des MG geübt. Den breitesten Raum nehmen aber die praktischen Schießübungen ein, deren mit Spannung erwarteter Höhepunkt das „Schießen aus der Luft" ist, für manche gleichzeitig das erste Flugerlebnis



Vor dem Schießen aus der Luft muß eine Reihe von Übungen auf dem MG-Stand geschossen werden. Über Zielstachel und Kreiskorn visiert der Schütze eine Flugzeugscheibe an

Schulbank

Aufnahmen: PK Dr. Franz (PBZ)

Neben dem Maschinengewehr muß der Fliegerschütze auch die Handfeuerwaffen, vor allem Karabiner und Pistole, beherrschen

Endlich ist es so weit ... An einem klaren Morgen marschiert die Ausbildungsgruppe auf den Flugplatz zur ersten Schießübung aus dem Kampfflugzeug. Die Maschine steht schon bereit, um je zwei Mann an die Scheiben zu bringen

Rechts: Heute noch Übung — morgen schon harte Wirklichkeit. Für manchen sind es die ersten Flüge seines Lebens, auf denen er den Nachweis erbringen muß, daß er ein treffsicherer Schütze ist, auf den sich eine Besatzung wohl verlassen kann

Segelflüge
AUF JAPANS HEILIGEM BERG

Startbereit steht das Hochleistungsflugzeug auf der durch eine Holzrinne gebildeten Startbahn. Sekunden später schwebt es bereits über den Wolken, die den Gipfel des Berges verhüllen (oben)

Sekunden später schwebt es bereits über den Wolken, die den Gipfel des Berges verhüllen (oben)

Isamua Oda stellte mit einer Leistung von 72 km in 58 Minuten 20 Sekunden eine neue japanische Höchstleistung auf

Alle Flugzeugschüler müssen kräftig zupacken, um die Segelflugzeuge auf dem steilen Gelände des Fujijama an den Startplatz zu bringen

Aufnahmen: Japan Photo Library

Wenn man der Überlieferung glauben darf, hat es in Japan bereits vor 350 Jahren eine Segelfliegerschule gegeben. Ein Handwerksmeister, seines Zeichens Papiertürenmacher, dessen Erzeugnisse einmal von einem Sturmwind in elegantem Gleitflug entführt wurden, kam auf den Gedanken, seine Papiertüren als Tragflügel auszugestalten. Der Versuch glückte, und der japanische Handwerksmeister wurde so, wie die Sage erzählt, zum ersten Segelflieger. — Nahezu dreieinhalb Jahrhunderte mußten verstreichen, bis im Jahre 1930 zum zweitenmal ein Japaner, es war Oberleutnant Isobe, Versuche mit einem selbstgebauten Segelflugzeug machte. Damit begann die Entwicklung des Segelflugsports in Japan, den später die Kaiserliche Luftschiffahrtgesellschaft nach deutschem Vorbild organisierte. Eine wesentliche Belebung des jungen Sportes brachten die Lehrgänge mit sich, die deutsche Segelflieger unter Führung von Wolf Hirth auf Einladung der Regierung im Herbst 1935 in Japan abhielten. Die Regierung, die im Segelflug ein geeignetes Mittel zur fliegerischen Ertüchtigung erkannte, tut alles zu seiner Förderung. Heute bestehen in Japan weit über 100 Segelfliegervereinigungen, und Wettbewerbe spornen überall zu höheren Leistungen an. Auf Anregung des Generalstabs wurde das Segelfliegen auf allen mittleren und höheren Schulen als Schulfach eingeführt. So ist der Segelflug in Japan auf dem besten Wege, Volkssport zu werden

Lautlos schwebt der schlanke Vogel über dem Wolkenmeer, gefolgt von den bewundernden Blicken der Zuschauer. Unten: Hochbetrieb an den Hängen des Fujijama, einem der herrlichsten Segelfluggelände Japans

ANGRIFF!

Eine Ausdrucksstudie, beim Feindflug aufgenommen

Aufnahmen PK Sessler (8) Luftwaffe (1)

1

2

5

3

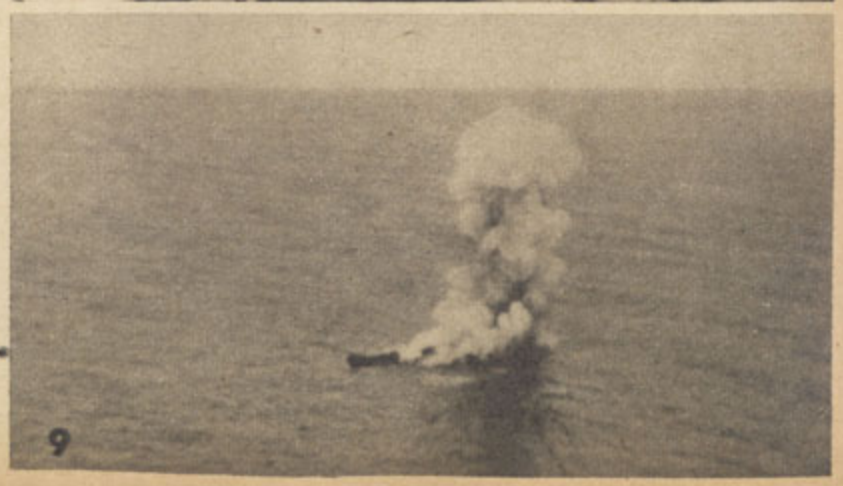
6

4

7

Die Aufnahmen dieser Seite, die den Flugzeugführer eines Sturzkampfflugzeuges Junkers „Ju 88" beim Stürzen und Abfangen zeigen, sind erstmalig bei einem Angriff auf ein britisches Schiff, also im Ernstfall und unter Feindeinwirkung aufgenommen. Der Kriegsberichter legte sich in der Bugkanzel auf den Rücken und hatte so den Flugzeugführer ständig vor sich. —
Bild 1 zeigt den Augenblick, in dem der Flugzeugführer das bewaffnete feindliche Handelsschiff entdeckt, während der Beobachter den Standort auf der Karte festlegt. Auf den Bildern 2 bis 7 sind Gesichtsausdruck und Steuerbewegungen des Flugzeugführers während des Sturzfluges und beim Abfangen festgehalten. Auf Bild 2 beginnt der Sturzflug. Das Auge des Flugzeugführers blickt durch das Visier (rechts oben) auf das Ziel in der Tiefe. Die Bilder 2 und 3 sind während des Stürzens aufgenommen. Die Steuersäule wird immer weiter nach unten gedrückt. Unverwandt hat der Flugzeugführer den feindlichen Dampfer durch das Visier im Auge. Kalte Entschlossenheit prägt seine Züge (Bild 4). Zwischen den Bildern 4 und 5 liegt zeitlich der Augenblick, in dem die Bomben ausgelöst wurden. Die Aufnahmen 5 und 6 zeigen zunächst, wie die Steuersäule wieder herangezogen wird, um den rasanten Sturzflug abzufangen. Die Einwirkung der ungeheuren Beschleunigungskräfte auf den Körper des Flugzeugführers zeichnet sich deutlich in seinem Gesicht ab. Sein Blick hat jetzt das Visier verlassen. Mit zusammengepreßtem Mund und schließlich mit für einen Augenblick geschlossenen Augen übersteht er diese Beanspruchung. In Bild 7 beginnen sich die Züge zu lösen. Das Steuer ist wieder in der Normallage. Aber nur für wenige Sekunden. Denn nun zieht der Flugzeugführer, der ja mit dem Augenblick des Abfangens das Ziel aus den Augen verloren hat, das Flugzeug in einer weiten Kurve herum, um den Erfolg des Angriffs zu beobachten. Die Aufnahme 8 spricht für sich selbst. Die Besatzung sieht, was auf Bild 9 abgebildet ist. Der Detonationsqualm der Bomben steht turmhoch über dem getroffenen Schiff, das bereits Feuer gefangen hat und in wenigen Minuten sinken wird.

8


9

Die schnellen Kanonen von Abbeville

Erlebnisse des Oberstleutnants Wolf

und der Männer seiner Flakabteilung

Von Hans Wörner

„. . . Vier Blenheim! Oberleutnant B. schießt drei von ihnen brennend ab, die vierte schleicht schwer getroffen davon . . ."

III

In der Nacht zum zweiten Vormarschtag hat Obstlt. Wolf mit seinen Batterien ostwärts der Maas auf die Fertigstellung der Pionierbrücken gewartet. Er steckt mit seinen Batterien in einem tollen Gedränge, aus dem es kein Ausrücken gibt. Alle Rohre der Abteilung sind gegen Westen in den sommerlichen Nachthimmel gerichtet. Aber ebensowenig wie am ersten Vormarschtage kommen in dieser ersten Nacht auf feindlichem Boden Flieger des Gegners.

Früh gegen 3 Uhr ist die Brücke fertig. Mit unter den ersten, die sie feindwärts passieren dürfen, ist Obstlt. Wolf mit einigen von B.s leichten Spritzen. Bald folgen auch die 4. Batterie und Hauptmann K. mit seiner schweren 2. Batterie.

In einem einzigen Rennen reißt Oberstleutnant Wolf diese 2. Batterie gleich auch noch über den Hertogenbusch-Kanal.

Die ersten feindlichen Flieger kommen erst am Nachmittag — sechsunddreißig Stunden nach Antritt des Vormarsches! Es ist nicht zu glauben, es ist eine Schlamperei, ein völlig ausreichendes Vorzeichen dafür, daß die Engländer, Franzosen, Belgier und Holländer den ersten Teil dieses Krieges bereits verspielt haben; die Narren wissen es nur noch nicht.

Es sind Bristol-Blenheims, die da mit anderthalbtägiger Verspätung ankommen. Sie wollen den Maasübergang angreifen, über den die halbe Armee schon hinüber ist. Einzig, weil sie in dem Gedränge aus dem Schwung gekommen sind, ist Hauptmann F. mit seiner 1. Batterie noch an der Maas. Er also hat das Glück, Obstlt. Wolfs Abteilung endlich einmal im Ernst vorzuführen, und er macht das gründlich. Die Tommies fliegen tief an, sie werden trotzdem so sicher aufgefaßt, daß der erste noch vor Überfliegen der Batterie abkippt und sich heulend in den Erdboden bohrt. Der zweite hat möglicherweise sein Paket noch früher im Laden, kommt aber noch dreihundert Meter weiter und rutscht dann sehr langsam halbseitlich ab. Im Umkreis von fünfhundert Meter um die Maasbrücke herum schreit alles vor Wonne. Die Infanteristen schmunzeln und winken; sie sind mit einem Schlag in die Flakartillerie verliebt. „Mensch, die Flakartillerie ist Ia, was?"

Sie ist tatsächlich sehr gut. Weit westwärts von der Maas hängen um die gleiche Zeit schon verwegene Männer in Spähtrupps vor dem Albert-Kanal. Sie haben keinen anderen Wunsch als den, möglichst schnell vorwärts zu kommen.

Dies also ereignet sich am zweiten Vormarschtag kurz ostwärts des Albert-Kanals. Das Tempo des Vormarsches ist groß; es wird sehr bald noch größer. Schon am folgenden Tag, dem 12. Mai, ist der Albert-Kanal überwunden. Wieder kommen die englischen Flieger um viele Stunden zu spät. Hauptmann K. mit seiner 2. Batterie marschiert schon seit dem frühesten Morgen jenseits des Albert-Kanals westwärts auf die Gette zu und nimmt eine belgische Offizierspatrouille gefangen. Auch die 1. Batterie soll über die Kriegsbrücke auf das Westufer des Kanals, aber unter ihren schweren Zugmaschinen stöhnt ein Brückenjoch vernehmlich auf — F. bekommt ein Verbot, er muß hüben bleiben. Am Mittag rächt er sich dafür an den Engländern. Die kommen jetzt endlich ein bißchen häufiger und ein bißchen näher. Und erleiden empfindliche Verluste dabei.

10.25 vier Blenheim! Oberleutnant B. schießt drei von ihnen brennend ab, die vierte schleicht schwer getroffen davon.

10.40 eine Hurricane! Die 4. Batterie, Hauptmann B., und der 1. Flaktrupp Hauptmann F.s bepfeffern sie gleichzeitig. Sie stürzt ab.

Vorne gibt es die ersten Anzeichen dafür, daß der Rückzug der Belgier in eine tolle Flucht ausartet. Die Spitze der Division liegt schon vor der Gette . . .

Am anderen Tage ist die Gette überschritten, die Belgier fliehen weiter zur Dyle. Und die Abteilung des Oberstleutnants Wolf hat an diesem Tage die ersten Toten. Es sind Männer aus B.s leichter Batterie, zwei dieser mehr als schnellen 2-cm-Leute, Unteroffizier W. und Gefreiter S. Sie hatten unterm heißen Mittag eine Infanteriespitze zu schützen. Es erschienen keine Feindflieger, aber zwei schwere französische Panzerwagen rollten an, zwei dieser klobigen, sehr langsamen Viecher, die leicht zu treffen, aber für eine 2-cm-Granate schwer zu vernichten sind. B.s Männer schießen Serien von Treffern auf die beiden Walzmaschinen, aber die Franzosen bleiben intakt. Sie drehen schließlich ab, aber W. und S. liegen tot bei ihrem kleinen, schnellen Geschütz.

Die ersten Toten der Abteilung, die erste Trauer und der erste Stolz. Es gibt über diese ersten Toten eine sehr schöne Eintragung in einem persönlichen Kriegstagebuch eines Gefreiten der Abteilung. Der Besitzer dieses Tagebuchs schildert, wie es bei diesem Vormarsch auf den verstopften belgischen Straßen zwischen den sich begegnenden, sich aneinander vorbeischiebenden Formationen immer ein raunendes Fragen gegeben habe, ein Fragen, ob die anderen schon Tote hätten. Meist hatten sie keine.

Aber dann klotzte eine Infanterieabteilung vorbei oder ein Flakartilleriezug stand quer auf einer Kreuzung, ein Maschinengewehrzug rastete an einem Ortsausgang oder eine Kompanie Kradschützen war vor einem Wasserlauf abgesessen und wartete auf das Fertigwerden der Pioniere — und plötzlich hörte man: „Du, die da drüben haben vier Tote!" Und dann sah man heimlich zu diesen Männern hin, wie sie ruhig geradeaus blickten und stolz auf sich waren, wie sie

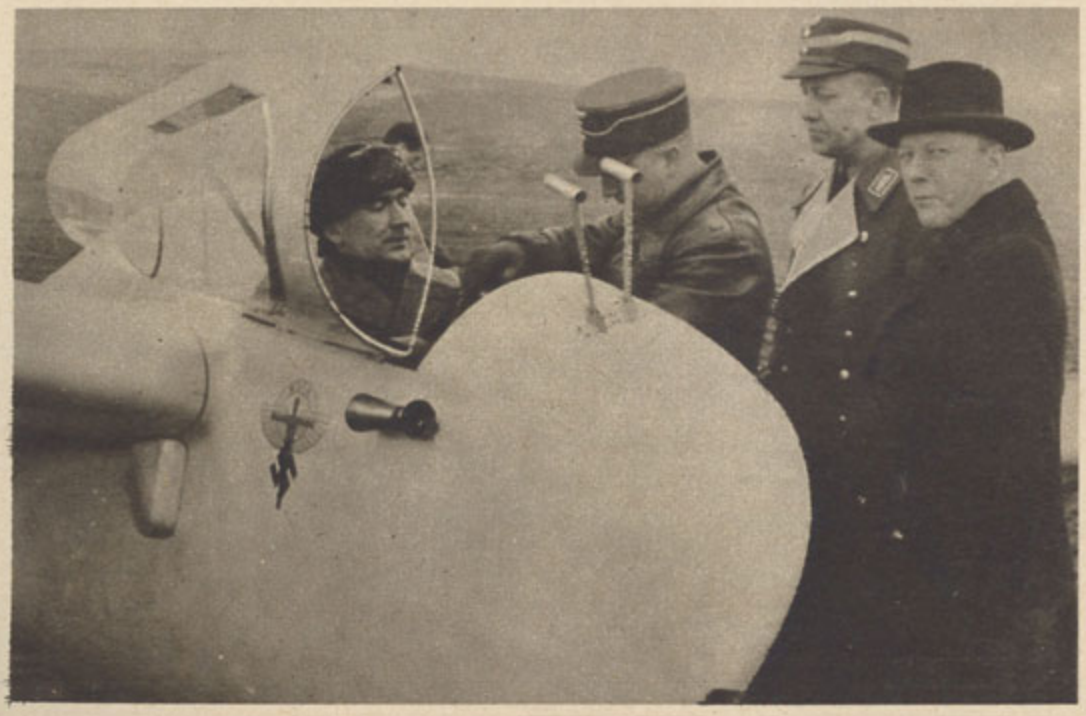
Fortsetzung auf Seite 318

„. . . Noch gellt es in diesen übermüdeten Männern von dem entsetzlichen Bersten vollbepackter Munitionsfahrzeuge, aber schon richtet sich die 1. Batterie wieder auf und faßt ihren alten, harten Tritt . . ." Zeichnungen Max Ludwig (2

Deutsche Ritterlichkeit

Bei einem der letzten Luftangriffe auf Berlin wurden mehrere der angreifenden britischen Flugzeuge von der Flakartillerie abgeschossen. Während alle anderen Insassen der zur Strecke gebrachten Flugzeuge den Tod fanden, kam dieser britische Flugzeugführer mit einer geringfügigen Fußverletzung davon. Der Batteriechef der Flakbatterie, die den Abschuß verzeichnen konnte, brachte den Engländer sofort zum nächstgelegenen Fliegerhorst, um ihn so schnell wie möglich ärztlicher Behandlung zuzuführen. Unsere Bilder zeigen, wie Arzt und Krankenschwester den verletzten Engländer verbinden und wie deutsche Sanitätssoldaten ihn fürsorglich in sein vorläufiges Quartier tragen. Aufn. Luftwaffe (2)

Vom deutschen Segelflug



Finnischer Besuch beim NS-Fliegerkorps

Auf Einladung des Aero-Clubs von Deutschland besuchten führende Persönlichkeiten der finnischen Fliegerei eine Segelflugschule des Nationalsozialistischen Fliegerkorps. Den Gästen wurde ein Einblick in die Segelflugschulung vermittelt, wie sie das NS-Fliegerkorps im Rahmen der vormilitärischen Ausbildung des Nachwuchses der Fliegertruppe durchführt. Rechts im Bild Oberstleutnant Waris, der Direktor des Finnischen Luftwehrverbandes

Zum Bilde rechts: NSFK-Obersturmführer Kurt Schmidt führte am 24. Mai 1939 mit einem Segelflugzeug vom Muster „DFS-Reiher III" einen Zielsegelflug durch, der von der Segelflugschule Trebbin über eine Strecke von 495 km nach München führte. Diese Leistung bedeutete einen internationalen Rekord, der infolge Verzögerung durch den Krieg erst jetzt seine Anerkennung durch die Fédération Aéronautique Internationale fand. Der Rekordinhaber nimmt die Glückwünsche des Korpsführers des NS-Fliegerkorps, General der Flieger Christiansen, entgegen Aufn. NS-Fliegerkorps (2)

Die kleine ADLER-Fibel

Fliegen – „grober Unfug"

Hubert Latham, der einst zu den gefeiertsten Pionieren der Fliegerei gehörte, konnte mit Stolz von sich behaupten, daß er nicht nur bei den Berlinern, sondern auch bei ihrer Polizei eine durchaus bemerkenswerte Beachtung gefunden hat. Am 27. September 1909 kitzelte Herrn Latham der Übermut, und er entschloß sich, etwas zu unternehmen, was die Welt und insonderheit Berlin noch nicht gesehen hatte. Er gab seinem kleinen Eindecker reichlich Gas zu kosten und brummte, knapp daß er sich Zeit zu einer Runde über dem Startplatz, dem Tempelhofer Feld, nahm, in einer Richtung auf und davon, die, wie man sehr bald merkte, auf Johannisthal zuführte. In 80 bis 100 Meter Höhe steuerte Latham seinen Vogel über die mageren Äcker und die schmucklosen Bauerngehöfte vor den Toren der Reichshauptstadt und landete tatsächlich 14 Minuten 31 Sekunden später in Johannisthal, das aus Anlaß der großen Berliner Flugwoche in schönstem Festschmuck prangte. In die Begeisterung der Massen über den ersten Überlandflug in Deutschland goß die gestrenge Polizei einen Tropfen Wermut, indem sie den unerwarteten Ausflug als „groben Unfug" betrachtete und demgemäß einen Strafbefehl über den unbotmäßigen Luftikus verhängte. Das war die erste Maßregel, mit der die Polizei bekundete, daß der preußische Geist der Ordnung auch in der Fliegerei nicht mit sich spaßen lasse.

Boelckes letzte Meldung

Die letzte Meldung Boelckes war sein Bericht über den Abschuß des 40. feindlichen Flugzeuges:

Gegen 4.45 Uhr griff ich mit 7 Maschinen meiner Staffel einige engl. B.E. in der Gegend westl. Pusieux au Mont an. Der von mir angegriffene Apparat, dessen Beobachter nach dem ersten Angriff nicht mehr schoß, fing beim zweiten Angriff stark zu qualmen an. Auch schienen mir beide Insassen tot. Der Apparat fiel, seitlich abrutschend, in die 2. engl. Stellung und brannte ab. Da ich in 2000 bis 3000 m von einem Vickers-Einsitzer angegriffen wurde, konnte ich letzteres nicht mehr beobachten. Nach Abendmeldung der Gruppe . . . an das A.O.K. . . . stürzte 4.45 Uhr ein von einem Einsitzer angegriffener B.E. in Abschnitt . . . westlich Serre ab.

Boelcke, Hauptmann, 27. 10. 1916

Kampf gegen Benzinbrand

Ein Schuß in den Kraftstoffbehälter bedeutet fast immer das Todesurteil für ein Flugzeug, da das auslaufende Benzin Feuer fangen und einen vernichtenden Brand auslösen kann. Beschußsichere Behälter, die heute bei vielen Kriegsflugzeugen verwendet werden, sind nicht etwa gepanzert, sondern sie bestehen aus einer Masse, die einen Einschuß sofort wieder abdichtet. Solche Behälter sind zumeist nicht starr wie Metallbehälter, sondern schlauchartig nachgiebig. Sie sind meist aus einem Fasergewebe mit eingelegtem Drahtgespinst und Zwischenschichten einer Gummiart aufgebaut. Das etwa austretende Benzin weicht den Gummi auf, der quillt und das Schußloch abdichtet.

Ein Sternbild oder . . .?

Die Aufnahme dieses auf den ersten Blick seltsam anmutenden Feuerwerk ist bei einem der letzten nächtlichen Angriffe auf Berlin entstanden. Sie zeigt eine Menge von Flaksprengpunkten, mitten darin als hellen Strich die Bahn eines vom Scheinwerfer angeleuchteten britischen Flugzeuges und schließlich eine Spur des Scheinwerferstrahles selbst. Die Aufnahme ist derart gemacht worden, daß der Lichtbildner die auf einem Stativ befestigte Kamera mit geöffnetem Verschluß auf diesen Brennpunkt einstellte und die Belichtung erst wieder beendete, als der ganze Spuk vorbei war. So kam es, daß das vom Scheinwerfer hell angestrahlte Flugzeug nicht als Flugzeug dargestellt ist, sondern als weißer Strich. Das ist der Flugweg, den es während der Dauer der Belichtung im Scheinwerferlicht zurücklegte. Auch die vielen Flaksprengpunkte sind nicht in einem einzigen Augenblick aufgetreten, sondern verteilen sich über die ganze Belichtungsdauer. Durch die Veröffentlichung dieses Bildes soll das geschilderte Verfahren nicht zur Nachahmung empfohlen werden. Hier lag ein Sonderfall vor. Auch die Fotografen gehören bei Fliegeralarm in den Luftschutzkeller. Aufn. Fr. E. Schmidt

Buchbesprechung

Die Weltgeltung der deutschen Luftfahrt. Herausgegeben von Oberregierungsrat Dr. Heinz Orlovius und Prof. Dr. Ernst Schultze. Mit 52 Abbildungen. Ferdinand Enke, Verlag, Stuttgart.

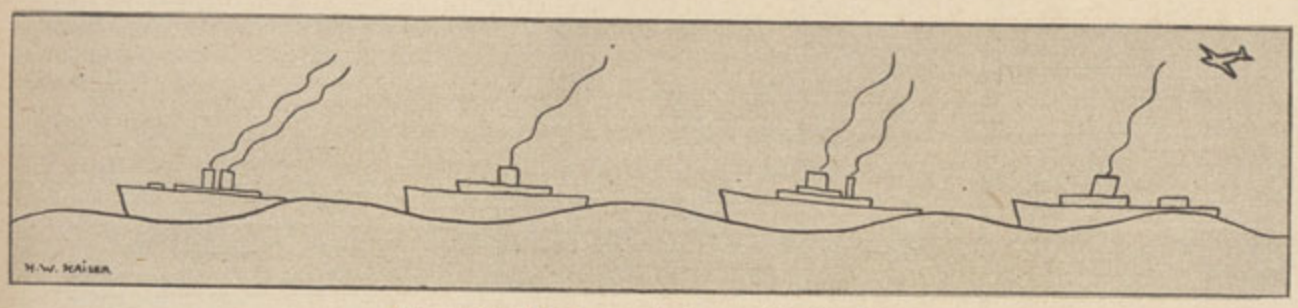
Mehrere Persönlichkeiten von bekanntem Namen haben sich in diesem Werk, das als 4. Band der Reihe „Störmungen der Weltwirtschaft" erschienen ist, zur Bearbeitung eines Themas zusammengefunden, das gewiß eines der wichtigsten der Zukunft sein wird. Die geschichtliche Darstellung von Dr. Orlovius, die Abhandlung von Ministerialrat Thomas, „Deutschlands Post im Weltflugverkehr", der Artikel „Großluftwege über den Atlantik" von Frhr. von Buddenbrock sowie Beiträge wie die von Major Bahrt über „Geopolitik in der deutschen Handelsluftfahrt" und „Koloniale Luftpolitik" von Fischer von Poturzyn und viele andere behandeln auf hohem wissenschaftlichem Niveau und zugleich in anschaulicher Weise Fragen, die zunehmend auch in den breitesten Leserschichten Interesse beanspruchen können. Dr. Georg Böse

Grundlagen des Flugwesens. Von K. Wolfram. Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion, Potsdam. Zweite, erweiterte Auflage. 124 S. 146 Abbildungen.

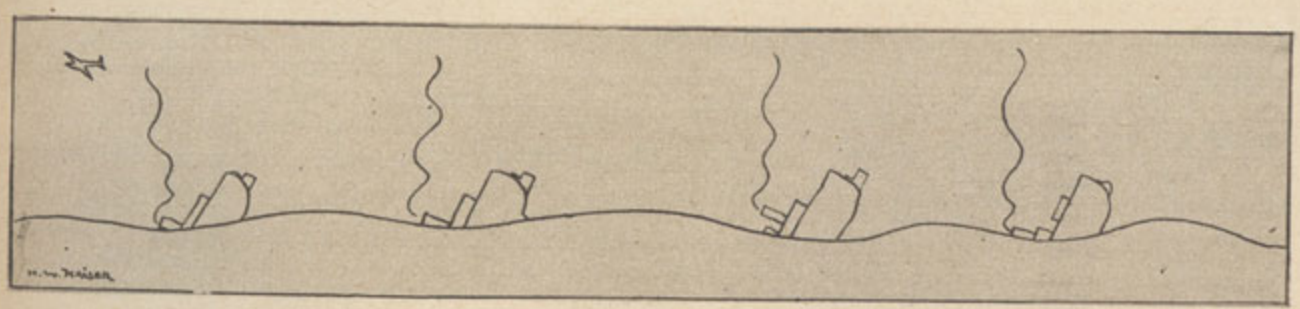
Das Sprichwort „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen", verliert in der Technik seine Gültigkeit, denn das „Viel" geht häufig auf Kosten der in der Technik so wichtigen Gründlichkeit. Diese Klippe hat der Verfasser geschickt umgangen. Sein Büchlein gibt viel: Alle grundlegenden Begriffe der Flugtechnik, Geschichte allgemeine technische Grundbegriffe, Strömungslehre, Luftschraube, Baugruppen des Flugzeugs, Bordgeräte, Werkstoffe werden unter die Lupe genommen. Aber eine logische Gliederung und eine treffende Formulierung, die mit wenigen Sätzen den Kern der Sache zu erfassen weiß, verhüten Verwirrung und Verflachung, indem sie von dem „Vielen" stets das Wesentliche herausheben, so daß auch der ungeschulte Leser einen guten Überblick und gleichzeitig eine Grundlage erhält, die ihm eine klare und moderne Vorstellung von der Problemwelt der Luftfahrttechnik vermittelt. Gerhart Meyer

Lachen und Raten

DAS LIEDCHEN VOM GELEITZUG



Alle meine Entchen schwimmen in der See —



Köpfchen unter Wasser, Schwänzchen in der Höh' Zeichnung Heinz-Werner Kaiser

Verschmelzungsrätsel

Ara — Nahe — Ruf	Grünpflanze
Rum — Tal — Iran	Mineralfarbe
Don — Ruhe — San	Stadt am Harz
Ito — Marke — Mur	Einäscherungshalle
Stein — As — Hut	leidenschaftlicher Bewunderer
Din — Affe — Ar	gereinigter Zucker

Die vorstehenden Wortgruppen sind derart miteinander zu verschmelzen, daß man je Wörter der danebenstehenden Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben dieser Lösungswörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Mann der Flugzeugbesatzung. 53000

Streich ab — leg zu!

Erde — Land — Geld — Eisen — Mord — Alt — Alma
Laune — Roste — Dame — Eros

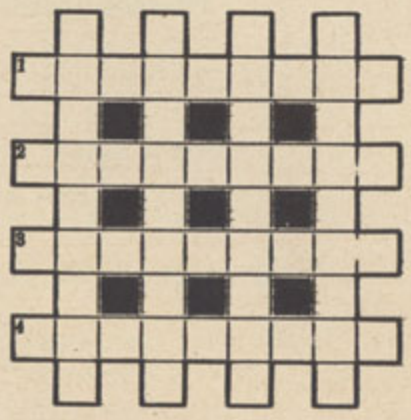
Von jedem der vorstehenden Wörter ist der letzte Buchstabe zu streichen und dem verbleibenden Wortrest ein neuer Buchstabe voranzusetzen, so daß Wörter anderer Bedeutung entstehen. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter nennen, aneinandergereiht, einen Standort der Luftwaffe. 52991

Die Frauen lieben ihn

Umgibt ein b das Gegenteil von Scherz,
Wird er zum schönen Schmuckstück allerwärts.

53087

Erdkundliches Gitterrätsel



a a a a a a a, d d d, e e e e e e e e e e e, g g g g g, i i, n n n n n n, o o o o, r r r r r r r, s s s s, t t t t, y y

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagerecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Gewässer in Nordeuropa, 2 deutsche Nordseeinsel, 3 Stadt in Spanien, 4 Kurort in Oberbayern.

52610

Auflösung aus Heft 9

Füllrätsel: Notwendigkeit ist das Gesetz aller derer, die sich nicht selber zu beherrschen wissen. — I. 1 Odin, 2 Kiste, 3 Gestade, 5 Seide, 6 Schicht, 7 Brezel, 8 Schere, 9 Swine; — II a Grenze, b Lahn, c Stern, d Wild, e Reis, f Nerz, g Udet, h Tibet.

Haarwechsel oder Haarschwund?

Das muß man genau unterscheiden. Haarwechsel ist natürliche Erneuerung: alte Haare fallen aus, junge wachsen nach. Beim Haarschwund erfolgt ein Nachwachsen nicht. Da heißt es aufpassen. Haarschwund ist anfangs schwer erkennbar. Doch leicht kann man sich davor schützen: durch SEBALD! SEBALD führt den Haarzellen lebenswichtige Aufbaustoffe zu. Die sorgen dafür, daß die Wachstumsenergie nicht nachläßt und Sie sich eines schönen, vollen, schuppenfreien Haares erfreuen können.

Sebald's Haartinktur

PREISE: RM 1.75 UND 3.25

Togal

gegen

Rheuma

Togal ist hervorragend bewährt bei

Rheuma • Ischias

Hexenschuß • Erkältungen

Nerven- und Kopfschmerz

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten und Kliniken seit über 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch – aber nehmen Sie nur Togal!

In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen Rheuma und Schmerz", ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 8,K

Die schnellen Kanonen von Abbeville

Fortsetzung von Seite 315

ihre harte Erfahrung wie heimliche Kronen trugen und sich zusammenhielten wie Männer, die zu stolz sind, um sich mit jedermann zu vergleichen.

Unteroffizier W. und Gefreiter S., ihr beide habt Obstlt. Wolfs Abteilung den stillen, harten Stolz gegeben, eine Abteilung zu sein, die schon geopfert hat. Am Abend des vierten Vormarschtages werden sie bei Attenhoven begraben, sorgfältig, an einem schönen Fleckchen Erde des sommerlich blühenden Belgierlandes. Und Leutnant B. schreibt ihre Namen in das Kriegstagebuch der Abteilung, in das sonst nur die Namen von versetzten oder einrückenden Offizieren, die Namen von Kommandierten und Beförderten hineinkommen.

Und dann schießt die Abteilung an diesem Tage — als gälte es eine Totenfeier mit Blitz und Feuer und Rauch . . . Eine Morane: stürzt brennend ab! Ein belgischer Jagdflieger: stürzt rauchend zu Boden! Eine Bristol-Blenheim: zerreißt in der Luft in unzählige Fetzen! Eine Potez: flattert wie ein Brett zu Boden und explodiert beim Aufschlag! Wieder eine Morane: überschlägt sich vor Treffern und zerfällt zu Trümmern, während sie noch abstürzt! Eine Hurricane: pfeift senkrecht ab und geht wie ein Keil in die Erde! Eine neue Bristol-Blenheim: wird immer langsamer, zittert, stürzt ab! Ein Eindecker alter belgischer Bauart: brennt lichterloh, stürzt ab! Noch eine Morane: wird getroffen, versucht einen Gleitflug westwärts, wird wieder getroffen, kurvt ostwärts ein, stürzt qualmend ab. Neun Maschinen mit sechzehn Mann Besatzung schlagen als brennende Särge im Bogen um die Gräber von W. und S. auf die Erde.

Der Dyle-Abschnitt kostet zwei Tage Kampf. Obstlt. Wolf arbeitet in engster Fühlung mit der 18. Infanterie-Division, setzt seine Geschütze gegen feindliche Pakstellungen und Maschinengewehrnester ein und holt ein paar Flugzeuge herunter. Aber das wird jetzt schwer, die Piloten der Alliierten haben sehr an Angriffsgeist verloren, sie drehen ab. Vor allem die Franzosen kurven steil nach Osten, sobald sie ein deutsches Flakartilleriegeschoß platzen sehen.

Dann geht der Vormarsch weiter, stockt auf halbem Wege zur Senette. Hauptmann F.'s erste Batterie steckt in einem Hohlweg bei Croiseau, da pfeifen französische Granaten heran, schlagen in die dicht aufgeschlossenen Kolonnen, zwei Munitionsfahrzeuge fliegen in die Luft, ein Krupp-Boxer und ein Kraftrad brennen, vierzehn Verwundete kriechen die Böschung hinauf, um der Hölle zu entgehen, vier Tote aber liegen still zwischen den Trümmern und Feuern. Obstlt. Wolf eilt herbei, sein Platz ist vorne beim Stab der Division, aber jetzt hält ihn nichts dort, er will zu seiner ersten Batterie. Keine Frage, diese erste Batterie ist angeschlagen, verwirrt, sie muß sich sammeln. Obstlt. Wolf und F. ziehen sie auseinander, sprechen mit den Männern. Jetzt muß es sich zeigen, ob Wolf auch dann das Ohr seiner Männer hat, wenn es in diesen übermüdeten Männern noch gellt von dem entsetzlichen Bersten vollbepackter Munitionsfahrzeuge, geheimnisvoll von irgendwoher einschlagender, unglaublich gut liegender Granaten. Und es zeigt sich! Die 1. Batterie richtet sich schnell wieder auf, faßt wieder ihren alten, harten Tritt. Am anderen Morgen rollt sie wieder in straffer Ordnung, ist einsatzbereit wie je, marschiert, drängt vorwärts, denn an diesem Morgen ist die Senette-Stellung der Belgier gefallen.

An diesem Tage bekommt Oberstleutnant Wolf die Spange zu seinem Weltkriegs-E. K., diese vielleicht sinnvollste Auszeichnung dieses Krieges, sinnvoll, weil sie die Brücke schlägt zwischen damals und heute und ihren Träger mit zwei Ehren zugleich schmückt: nicht erst heute, sondern seit je ein Tapferer gewesen zu sein.

Merkwürdigerweise trifft diese Auszeichnung ihres Kommandeurs mit einem Befehl für die Abteilung zusammen, der ihren Einsatz bei der 18. I.D. beendet. Sie wird aus der Front gezogen und für eine Spezialaufgabe abgeteilt. Sie marschiert quer durch Belgien, fast südlich. Sie rollt wieder als geschlossene Abteilung, die Batterien sehen sich seit neun Tagen endlich gegenseitig wieder. Bei dem Rasten wird erzählt. Und nur die 3. Batterie unter E. fehlt.

Obstlt. Wolf marschiert drei Tage. Er trifft auf vorher bestimmten Punkten Munitionskolonnen und füllt seine Bestände an Granaten auf, er trifft ebenso prompt auf Treibstoffkolonnen und tankt seine schweren und leichten Maschinen. Es gibt halbe ruhige Nächte. Es gibt auch wieder Quartiere.

An einem Punkt des viertägigen Marsches recken die Männer sich hoch auf und blicken sehr aufmerksam um sich: sie fahren hier also über die belgisch-französische Grenze! Es wird jetzt klar, daß der Vormarsch nicht nur in Holland und Belgien, sondern auch in Nordfrankreich schnell vorangetrieben wird.

Maginotlinie?

Hat nicht gehalten!

Aber bei Maubeuge verteidigen sich noch eine Reihe von Forts. Die Front liegt längst südwärts, die Front marschiert.

Obstlt. Wolf hat Geburtstag. Er feiert ihn mit seiner Abteilung, und der folgende Tat, der vierzehnte des Vormarsches, soll ein Ruhetag sein. Besser kann sich das alles wirklich nicht treffen, selbst in solchen Sachen hat der Kommandeur eine glückliche Karte: zwei Tage eindrucksvolle Arbeit, dann Geburtstag und dann Ruhetag. „Tja, das muß man so einrichten!" sagt er lachend.

Aber ein anderer hat etwas anderes eingerichtet — der Ruhetag wird widerrufen. Die I./64 muß von der Geburtstagsfeier weg von neuem in die Front. Und so also geht die Wühlerei weiter.

Kampf um Bouchain. Ostwärts bleibt B. mit seinen 2 cm im Morast stecken und muß im Maschinengewehrfeuer der Franzosen wieder zurück. Westlich kommt er durch und schafft es.

Der Kanal l'Escaut . . . die Infanterie ist schon drüben und kommt wieder zurück, geht wieder vor, klammert sich opfervoll fest, die Flakabteilung behämmert Maschinengewehrnester, hat eine Reihe Verwundeter, bringt ihre leichten Züge trotzdem über das Wasser . . . und der Vormarsch rollt wieder. Und wieder wird Obstlt. Wolf aus der Front gezogen, marschiert wieder. Hat einen Ruhetag!

Dieser erste Ruhetag ist soviel wie ein Tag im Paradies. Das Schönste an einem Paradies ist die Sauberkeit, die reichliche Gelegenheit, sich zu waschen!

Wie sehen die Wagen aus! Bespritzt, bestaubt, alles knirscht vor Dreck. Was ist aus den Uniformen geworden, steife Bretter, in denen eine Schmiere von Schweiß und Schmutz kleistert. Und die Männer selbst! Die Bärte sind wie aus fahlem Sauerkraut, die Augen sind rot von Übermüdung, die Haare kleben und strähnen, in den Falten der Haut steckt der Dreck wie Zement.

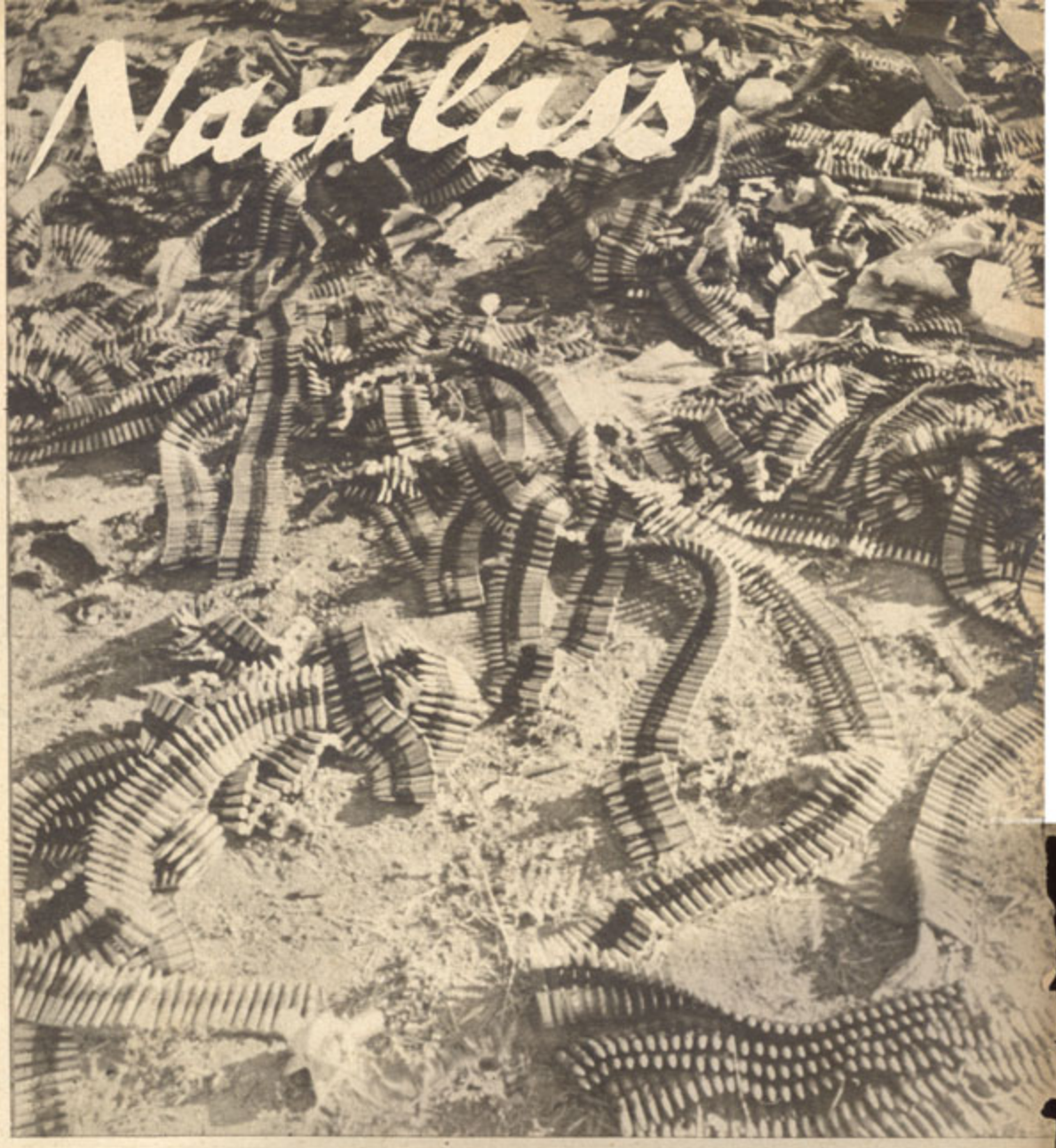
Das gibt ein Wasch-, Bürst- und Abschmierfest! Je weiter es fortschreitet, desto froher liegt ein wohliges Gesumm über der Arbeit. Man hat Lust, zwanzigmal am

Britischer Nachlass auf griechischen Flugplätzen

Die Flucht der Royal Air Force von ihren Stützpunkten in Griechenland ging so überstürzt vor sich, daß die Briten keine Zeit mehr fanden, ihr Material mitzunehmen. Die Bilder dieser Seite sollen einen Einblick in die britische Hinterlassenschaft geben

Eine Sammlung leichter englischer Splitterbomben, zum großen Teil noch in den Transportkisten verpackt

Rechts: Berge von gegurteter Munition, Bombenzündern, Leuchtbomben liegen heute noch auf den Flugplätzen herum



Das Beste an der britischen Erbschaft war neben dem hinterlassenen Benzin das gute Lagerbier aus Sidney und Schanghai

Der Unteroffizier hat sich eine britische Leuchtbombe vorgenommen und sucht ihre Geheimnisse zu ergründen

Auch hier wieder Bomben aller Größen. Im Hintergrund rollen deutsche Mannschaften das erbeutete Benzin zu ihren Flugzeugen. Die runden Trommeln im Vordergrund sind aus Holz und werden als Verbindungsstücke zwischen Bombe und Führungsring eingesetzt

Aufnahmen PK Grabler

Bild unten: Die Aufschriften auf den Bombenkisten verraten mit aller Deutlichkeit ihre Herkunft. Sie sind teilweise mit Erde bedeckt, der kümmerliche Versuch einer Tarnung

Auch zahlreiche Flugzeuge und Montagegeräte mußten die Engländer bei der Räumung ihrer Flugplätze zurücklassen. Das Montagegerät können unsere Flieger gut gebrauchen